



Etudes et Recherches

**IMPACT DU DECONTINGEMENT
LE CAS DU DEPARTEMENT DU RHONE**

PIERRE OLIVIER BERTHET

**IMPACT DU DECONTINGEMENT
LE CAS DU DEPARTEMENT DU RHONE**

NOVEMBRE 1985

Sommaire

Introduction

Chapitre préliminaire.

Première partie. Les caractéristiques des entreprises bénéficiant des contingents de 1979 et 1980.

1. Présentation générale des contingents.
2. Les entreprises attributaires.
3. Le bilan des contingents.

Deuxième partie. Etude de l'évolution des portefeuilles de licences des entreprises attributaires.

1. Les mouvements de licences.
2. Analyse du comportement des entreprises après attribution.
3. La location-gérance moyen d'assurer la sous-traitance.

Troisième partie. Le contingent de 1983, continuité ou amorce d'un renversement de tendance.

1. Présentation générale du contingent.
2. L'attribution dans le département du Rhône.
3. Les conséquences réelles du contingent de 1983.

Conclusion.

INTRODUCTION.

Depuis les années trente, le transport routier de marchandises compte parmi les activités les plus réglementées. En particulier, le transport de longue distance ne peut s'effectuer sur le territoire métropolitain, sans la possession d'une licence de transport exploitable en zone longue.

Si l'esprit du décret du 14 novembre 1949 préconisait la coordination intermodale et une réglementation plus souple, dans les faits, son caractère malthusien est resté indéniable.

Les entreprises, possédant des licences de zone longue et les moyens juridiques et économiques du choix de leur intervention sur le marché, ont bénéficié de véritables "rentes de situation". Ces entreprises, souvent de grande taille et exerçant parfois l'activité de commissionnaire, se sont spécialisées dans la recherche et la commercialisation du fret et se sont déchargées du transport proprement dit sur des entreprises travaillant en sous-traitance.

La libération de deux contingents en 1979 et 1980, s'inscrivant dans un ensemble de mesures de libéralisation du secteur du transport routier de marchandises a-t-elle renforcé cette pratique ? Le changement politique intervenu en 1981 a modifié les objectifs poursuivis par la politique des transports, à travers l'adoption de la LOTI (1). Le contingent de 1983, différent des précédents, traduit un changement d'optique, le libéralisme n'étant plus le moteur des réformes.

"Si la loi d'orientation réproouve catégoriquement l'illusion momentanée selon laquelle on pourrait résoudre les problèmes de ce secteur en concentrant tous les pouvoirs entre les mains de l'Etat,.....elle écarte de la même façon toute forme de libéralisme sauvage qui, dans les faits, s'oppose à bien des libertés, y compris en définitive à celle d'entreprendre." (2)

L'intérêt de ces différentes expériences est multiple et notre étude essayera de les mettre en valeur :

- elles permettent d'observer quelles ont été les entreprises bénéficiaires des contingents de nouvelles licences.
- on peut, à travers l'analyse des mouvements de licences de zone longue, procéder à l'étude des mécanismes de la sous-traitance.
- enfin l'établissement d'un bilan indiquera si les objectifs, inhérents aux différents contingents supplémentaires, ont été atteints.

Notre démarche comportera trois étapes :

- la première présentera les contingents de 1979 et 1980. L'analyse portera plus précisément sur les caractéristiques des entreprises attributaires dans le but d'établir, si possible, une typologie de ces entreprises. Elle fournira également un bilan des mesures de libéralisation par rapport aux effets escomptés.
- la deuxième sera consacrée à l'étude des mouvements de licences des entreprises attributaires des contingents de 1979 et 1980. Leurs comportements après attribution seront appréhendés à partir de l'analyse des motifs de l'évolution du contenu des portefeuilles. Ceci nous permettra de montrer si la libération des contingents a amené des changements dans le secteur.
- la troisième et dernière partie sera consacrée entièrement au contingent de 1983. Après une présentation générale de l'attribution, des mouvements qui s'en sont suivis, nous ferons un bilan afin de savoir si le contingent de 1983, inspiré par une politique différente, a influencé différemment la structure du secteur et le développement de la sous-traitance.

CHAPITRE PRELIMINAIRE

1. PROBLEMATIQUE GENERALE.

Les effets conjoints de la crise de 1974 et de la politique de libéralisation du transport routier de marchandises pronée par le rapport Guillaumat, ont renforcé la pratique de la sous-traitance.

La dualisation du secteur du transport routier de marchandises qui se traduit par la spécialisation des grandes entreprises dans la recherche du fret et de la mise en place de chaînes de transport a déjà été analysée. Ces entreprises, renonçant au véhiculage le sous-traitent à des tractionnaires souvent dépendants.

Une telle situation est connue de manière générale mais parmi les études entreprises sur les mécanismes en cours et leurs conséquences sur l'organisation du secteur, peu ont pris comme angle d'approche la licence de transport de zone longue.

Le but de notre travail est d'étudier la dualisation du secteur du transport de marchandises entre entreprises dominantes et entreprises dominées par l'intermédiaire des mouvements de licences de zone longue et plus précisément de celles appartenant aux entreprises bénéficiaires des contingents de 1979, 1980 et 1983.

Deux orientations peuvent être prises pour mener à bien cette analyse. Premièrement chercher à mettre en valeur l'opposition entre des entreprises de grande taille contrôlant le marché et des petites entreprises subissant la pression des premières. Un tel point de vue a le défaut de négliger la présence d'entreprises de taille moyenne alors que leur dynamisme, et d'autres critères sont en cause.

La seconde manière d'aborder le problème est de saisir l'opposition dominant-dominé qui se met en place à travers trois moyens de domination : le fret, la licence et le véhicule. Les licences tiendront la place centrale dans notre étude, le fret sera étudié uniquement dans ses rapports avec la possession d'un titre de transport. Quant au véhicule, son sort est lié à la licence lorsque celle-ci est cédée ou louée car de tels transferts s'effectuent sur tout ou partie du fonds de commerce.

Pour étudier les mouvements de licences des entreprises attributaires des contingents supplémentaires, nous avons adopté la démarche suivante :

Avant de répondre à la question, " les licences supplémentaires ont-elles ou pas accompagné voire accéléré la dualisation du secteur ? ", il nous faut connaître les caractéristiques des entreprises et saisir leur évolution selon les contingents.

Ensuite l'évolution des portefeuilles de licences doit être analysée afin de mettre en évidence les relations qui se tissent entre les niveaux de la hiérarchie du secteur. Nous suivrons l'ordre chronologique des événements en traitant d'abord les contingents de 1979 et 1980 puis le contingent de 1983.

Bien que cette approche ait un caractère trop linéaire, nous l'avons néanmoins conservée car elle évite toute confusion entre des contingents aux objectifs différents et elle met l'accent a contrario sur leurs divergences. Le traitement commun des deux premiers contingents semble nécessaire vu leur proximité dans le temps et il permet d'insister sur l'idée qu'ils reflètent la même politique : favoriser les entreprises bonnes gestionnaires, respectueuses de la législation sociale, et libéraliser le secteur du transport.

Une telle grille d'analyse nous servira à vérifier la validité de deux hypothèses. D'une part on peut estimer, a priori, compte tenu des critères d'attribution retenus, que pour les contingents de 1979 et 1980, les entreprises bénéficiaires n'avaient pas toutes besoin de licences. L'attribution de titres supplémentaires a-t-elle favorisé la cession ou la mise en location-gérance de licences "ancien modèle", propice à l'essor de la sous-traitance ? D'autre part en 1983, les modalités de distribution différentes n'ont peut-être pas déclenché de tels mouvements.

Il sera néanmoins intéressant de chercher si les relations de domination en ont été affectées et jusqu'à quel point.

2. LA METHODE.

2-1. LA COLLECTE DES DONNEES.

L'exploitation du registre des transporteurs routiers de marchandises de la Direction Départementale de l'Equipement (DDE) du Rhone a permis la saisie des mouvements de licences des entreprises concernées.

La consultation du fichier de la Chambre de Commerce nous a donné connaissance des effectifs des entreprises. Une légère difficulté est apparue, les entreprises radiées des fichiers de la DDE pour diverses raisons (cessions, transferts etc) n'ont pas été retrouvées dans les données fournies par la Chambre de Commerce, ce qui réduit d'autant notre champ d'étude. Cependant il nous paraît intéressant de ne pas supprimer ces entreprises de notre échantillon, quitte à les traiter de manière spécifique.

22. LE CADRE D'ETUDE.

-géographique: il est limité au département du Rhône pour des raisons de temps et de moyens d'investigation.

-les licences: ce sont des titres de transport routiers exploitables en zone longue. Les titres des deux premiers contingents sont à renouvellement périodique de 7 ans et ne peuvent être transférés qu'avec la totalité du fonds de commerce. Les licences de 1983 sont pratiquement incessibles.

-forme juridique des entreprises :l'étude se limitera aux trois catégories principales, entreprise personnelle, société à responsabilité limitée (SARL) et société anonyme (SA). Les autres formes, telles que société de fait, entreprise en nom collectif etc, ne seront pas incluses dans l'étude compte tenu de leur faible importance. (3)

-l'activité des entreprises : au delà de la division entre transporteurs , loueurs et entreprises mixtes, l'accent sera mis sur la présence de commissionnaires de transport dont le nombre, 13,5 % des entreprises bénéficiaires, ne reflètent pas le rôle dans le secteur.

L'exploitation des différentes sources d'information nous permettra de répondre aux questions suivantes :

Quelles sont les caractéristiques des entreprises attributaires des contingents ?

Comment ont évolué leurs portefeuilles de licences ?

A travers ces attributions a-t-on noté un développement accru de la sous-traitance par cession ou location-gérance d'anciennes licences ?

23. TRAVAIL PRELIMINAIRE.

L exploitation du registre des transporteurs routiers nous a fourni plusieurs renseignements :

- la raison sociale de l'entreprise;
- sa date de création;
- sa catégorie (transport, location etc);
- le nombre de véhicule;
- et bien sur l'évolution des titres de zone longue avec le motif d'obtention ou du transfert.

le nombre de véhicules, comptabilisé lors de l'inscription au registre des transporteurs routiers, n'est pas obligatoirement le même lors de la date de notre enquête. Nous éviterons donc de prendre cet élément en compte pour caractériser les entreprises.

Nous avons trouvé dans un annuaire de la Chambre de Commerce de Lyon, le nombre de personnes travaillant dans chaque entreprise établi selon une classification que nous avons transformée. Les classes d'effectif ont été modifiées pour n'en retenir que quatre : 1 personne, de

2 à 9 personnes, de 10 à 49 personnes et 50 personnes et plus. Cette transformation a pour but de former des ensembles cohérents et de ne pas trop disperser l'information.

D'autres éléments comme le chiffre d'affaires ou le bénéfice n'ont pas pu être retenus faute de données. De même l'obtention de compléments d'information auprès des entreprises n'a pas été assurée. De légers décalages entre des valeurs correspondantes ont pu naître; ils sont dûs aux erreurs d'exploitation toujours possibles et à la complexité des mouvements de licences.

Deux problèmes se sont posés pour exploiter toutes les données produites durant l'enquête. En premier lieu, des entreprises ont été radiées du registre des transporteurs durant la période de 1979 à 1985; elles feront l'objet d'un traitement spécifique. En second lieu des entreprises ont bénéficié de titres de deux ou trois contingents successifs. Au risque de réaliser des doubles comptes, elles ont été comptabilisées dans chaque contingent concerné.

Enfin l'homogénéité de la période de référence n'est pas vraiment assurée. En effet l'étude des contingents de 1979 et 1980 est réalisée sur 5 à 6 ans, celle du dernier contingent sur 2 ans seulement.

La solution consistant à ramener le temps de référence à 2 ans n'a pas été retenue pour deux raisons :

- la perte d'information résultant de cette homogénéité eût été trop grande;
- les dates de référence concernant l'attribution de chaque contingent et la date de l'étude donnent une certaine unité à l'analyse.

NOTES DE L'INTRODUCTION ET DU CHAPITRE PRELIMINAIRE.

- (1) La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 31 décembre 1982.
- (2) C. MARTINAND. La politique d'ensemble des transports. ENPC, p.15.
- (3) Elles représentent 1,9% du total des entreprises considérées et 2% du nombre de licences distribuées.

IMPACT DU DECONTINGEMENT

PREMIERE PARTIE

LES CARACTERISTIQUES DES ENTREPRISES BENEFICIANTE DES CONTINGENTS DE 1979 ET 1980.

PREMIERE PARTIE

LES CARACTERISTIQUES DES ENTREPRISES BENEFICIAIRE DES CONTINGENTS SUPPLEMENTAIRES DE LICENCES DE TRANSPORT DE 1979 ET DE 1980.

Ces deux contingents s'inscrivent dans la logique du rapport Guillaumat de libéralisation du secteur. D'autres mesures ont été prises à cette époque allant dans le même sens :

- la réforme de la TRO (1) dont le but est de permettre au prix de transport d'être réellement un moyen d'ajustement de l'offre et de la demande et de donner plus de responsabilité aux transporteurs pour qu'ils tiennent compte de leurs propres paramètres dans la fixation du prix de transport;
- le passage de 2,5 à 3,5 tonnes du poids maximum autorisé des véhicules mis hors réglementation ;
- la suppression des zones de camionnage et des licences de zone courte.

Elles avaient aussi pour but d'assouplir la réglementation pesant sur le transport routier de marchandises. Mais le point le plus important concernait le transport de longue distance (au delà de 200 km) directement en concurrence avec le transport ferroviaire et en développement constant.

Du fait de la coordination intermodale régie par le décret de 1949, seul le transport routier de zone longue est contingenté. En effet pour transporter au-delà d'une limite des 200 km et sur l'ensemble du territoire métropolitain, il faut posséder un titre de transport appelé licence

Les licences sont divisées en trois classes :

- la classe A, pour tout véhicule dont le poids est inférieur à 38 tonnes;
- la classe B, pour les ensembles articulés ne dépassant pas 21 tonnes et les véhicules non articulés 19 tonnes;
- la classe C pour les véhicules dont le PMA (2) est inférieur ou égal à 11 tonnes.

Il existe des équivalents entre classes de licences (3).

La pénurie de licences, liée au trafic de zone longue en croissance régulière, s'est aggravée et a amené les pouvoirs publics à libérer deux contingents en 1979 et 1980.

Bien que leurs modalités d'attribution et leurs objectifs soient un peu différents, nous les étudierons dans le même temps car leur but sous-jacent est le même : faire face à la pénurie de titres qui aboutit à favoriser implicitement les comportements de détournement du contingentement. La location de longue durée, le développement du transport pour compte propre et les infractions à la législation en sont

les principaux exemples.

Il est visible que le système du contingentement et plus généralement le contrôle de la profession était assez opérant en période de croissance. L'arrivée de la récession de 1974 s'est traduite par des difficultés pour les entreprises les plus fragiles.

La structure atomisée du secteur du transport routier subissant le contexte générale de la crise économique a maintenu des disparités importantes; de nombreuses entreprises artisanales ou taille moyenne sans maîtrise de l'ensemble des opérations de transport ont vu s'élargir le fossé les séparant des entreprises commissionnaires ou spécialisées recourrant à la sous-traitance pour une partie de leur activité.

Les entreprises attributaires des contingents de 1979 et 1980 reflètent-elles cette dichotomie? Nous essayerons de répondre à cette question en présentant les caractéristiques des entreprises, pour définir ensuite une typologie montrant peut être la dualité de la structure du secteur.

Enfin le bilan général du contingent sera établi par référence aux objectifs et aux prévisions relatifs à l'attribution des contingents.

1. PRESENTATION GENERALE DES CONTINGENTS

11. LE CONTINGENT DE 1979

Le 2 mars 1979 a été décrété l'ouverture d'un contingent supplémentaire de licences de transport routier de marchandises utilisables en zone longue (4). Il équivalait à une capacité de 3250 licences A.

Les licences sont banalisées et peuvent être utilisées avec n'importe quel véhicule de l'entreprise. Elles sont, contrairement aux licences d'avant 1971, à renouvellement périodique d'une durée de validité de 7 ans. Le renouvellement s'effectue dans les mêmes conditions que l'attribution.

Leurs transferts s'effectuent selon la procédure suivante : les licences ne sont pas cessibles individuellement et l'opération ne peut avoir lieu que si elle porte sur la totalité du fonds de commerce comme pour tous les titres délivrés après le 26 novembre 1971 (5).

111. Les critères d'attribution

Le législateur a défini des catégories correspondant aux motifs principaux de demande des licences. Ces catégories recouvrent 9 motifs :

- motif 1 : entreprises désirant augmenter leur activité en zone longue;

- motif 2 : entreprises de zone courte voulant s'étendre en zone longue;
- motif 3 : entreprises dont le but est d'échanger leur licence à durée illimitée contre des licences à renouvellement périodique (une contre une et demie);
- motif 4 : entreprises ayant pris en location-gérance depuis au moins deux ans une partie ou la totalité d'un fonds de commerce.
- motif 5 : entreprises désirant échanger leur licence de location successive (6);
- motif 6 : entreprises voulant effectuer ou effectuant des transports sous température dirigée;
- motif 7 : entreprises créées par des salariés ou d'anciens salariés de l'activité transport;
- motif 8 : entreprises créées par des jeunes de moins de 30 ans;
- motif 9 : autres motifs.

112. La méthode d'attribution

La sélection des candidats a été réalisée à partir d'une fiche de renseignements concernant l'évolution de l'entreprise dans les trois années précédant l'attribution du titre. Un fichier d'analyse a été établi grâce auquel les candidats étaient notés sur :

- l'évolution des titres;
- l'évolution du chiffre d'affaires;
- un ratio d'endettement;
- un ratio de gestion.

Par ailleurs, le niveau de respect de la législation sociale a été mesuré par le prélèvement de disques. En fait cette méthode d'analyse, en particulier pour les bilans, a été assez expéditive car elle ne prenait que peu en compte les particularités de chaque entreprise.

Une entreprise sans titre d'exploitation de zone longue est fragilisée et peut difficilement présenter une situation financière saine (7). Aussi son fichier d'analyse ne lui permettra pas d'obtenir des notes suffisantes pour l'attribution. Il semblerait donc que certaines entreprises bien placées pour obtenir des titres n'aient pas été celles qui en avaient le plus besoin.

113. Les objectifs du contingent

Ces objectifs reflètent les grands axes de la politique des transports en vigueur à l'époque. Le premier objectif était d'obtenir une adéquation efficace entre l'offre et la demande, car le contingentement trop strict entraînait une certaine rigidité dans le

fonctionnement des entreprises qui ne leur permettait pas de répondre rapidement aux fluctuations du marché. Il faut répondre à l'évolution croissante du secteur du transport de longue distance en donnant aux entreprises travaillant en zone longue ou désirant y accéder les moyens de le faire, ceci correspond aux motifs 1 et 2. Cet objectif assez général était à la base de la politique de dérèglementation inspirée du Rapport Guillaumat.

Le deuxième objectif était la création d'entreprises qui travaillent directement en longue distance afin d'éviter grâce à la possession d'une licence, de commencer l'exploitation en position de sous-traitant. Il s'agit de permettre une entrée plus aisée dans la branche à travers la création d'entreprises. Dans ce cas également la possession d'une licence permet d'éviter à l'entreprise des difficultés financières supplémentaires. Cet objectif apparaît centré sur un type précis d'entreprises. Nous verrons que la création d'entreprises n'est pas le phénomène marquant de ce contingent.

Le troisième objectif était à la fois de conforter la position d'entreprises sous-traitantes (motif 4) et de lutter contre les détournements du contingentement qui n'ont plus lieu d'être (motifs 3 et 5).

Le quatrième objectif était d'apporter aux entreprises respectant "le plus" la réglementation un satisfecit à travers l'obtention d'un titre de zone longue. Enfin la gestion efficace devait être récompensée aussi par l'attribution d'une licence.

Ces deux derniers objectifs appellent deux remarques :

- ils semblent favoriser les entreprises saines et bien implantées dans le secteur du transport de marchandises, possédant de surcroît déjà une ou plusieurs licences.
- ils semblent condamner les entreprises les plus fragiles qui pour survivre ne respectent pas toujours la réglementation et connaissent mal leurs coûts, leurs prix de revient et ne peuvent donc répondre aux critères de bonne gestion. Par ailleurs de l'ensemble de ces objectifs se dégage une certaine unité basée sur plus de souplesse et plus d'efficacité.

12. Le contingent de 1980.

L'arrêté du 11 mars 1980 a libéré un contingent de licences à renouvellement périodique utilisables en zone longue. Sa capacité globale est de 3250 licences A (8). L'entreprise bénéficiaire ne peut pas céder ou donner en location-gérance la totalité ou une partie de son fonds de commerce comprenant des titres de zone longue dans les trois ans qui suivent la décision d'attribution, sous peine d'annulation de la licence obtenue. Les conditions de transfert sont identiques à celles du contingent précédent.

121. Les critères d'attribution

Le législateur a attribué au niveau national :

- 3.000 licences A à des entreprises exerçant leur activité depuis au moins deux ans avant la date de dépôt de la demande.
- 250 licences à des entreprises exerçant leur activité depuis au moins deux ans et à des entreprises créées à cette occasion.

Des échanges entre des titres à durée illimitée et des titres à renouvellement périodique sont possibles toujours dans la proportion d'une licence contre une et demie sans que cette opération constitue un motif de demande. Les critères d'attribution ont changé :

le premier critère concerne les entreprises exerçant l'activité de transport depuis au moins deux ans avant la date de la demande. Le deuxième critère renvoie à des entreprises inscrites depuis moins de deux ans avant la date d'attribution. Enfin le dernier critère se rapporte aux entreprises créées à l'occasion de l'ouverture du contingent, notamment par des salariés ou d'anciens salariés du transport routier ou par des personnes n'ayant pas dépasser l'âge de 30 ans au 31 décembre 1979.

Ces critères sont moins nombreux et se réfèrent exclusivement à la durée d'exploitation de l'entreprise candidate. Seule à travers le troisième critère, la création d'entreprises continue d'être encouragée. La lutte contre les détournements du contingentement et le soutien aux entreprises sous-traitantes ont disparu en tant que critères. Ainsi l'axe de cette attribution passe par une hiérarchie basée sur l'expérience de l'entreprise.

122. La méthode d'attribution.

Elle a également subi des transformations. En particulier l'évolution des titres a été supprimée comme critère de sélection (elle recoupait la croissance du CA). On tient compte davantage du dynamisme de l'entreprise. Une progression importante du chiffre d'affaires et une gestion honorable ne suffisaient pas obligatoirement pour obtenir une licence. Pour éviter un surnombre de titres dans les mains de certaines entreprises une barrière a été instaurée sur le chiffre d'affaires empêchant une entreprise ne dépassant pas cette limite d'obtenir plus d'un quota correspondant de titres (9). Ces changements de critères et de méthode d'attribution correspondent à une modification des objectifs.

123. Les objectifs.

Si les quatre objectifs du contingent de 1979 ont été maintenus globalement, deux d'entre eux ont subi une variation de contenu. Ce sont la création d'entreprises et la gestion performante. La résolution d'aider à la création d'entreprises directement en activité en zone longue s'est doublée d'une volonté de soutien aux entreprises travaillant depuis peu dans le transport de marchandises, l'apport d'une licence ne pouvant

leur être que bénéfique.

Par ailleurs l'accent a été mis sur le besoin réel en titres afin d'éviter le suréquipement et la pénurie de licences. Enfin la catégorie principale des licences distribuées continue l'oeuvre du précédent contingent, c'est-à-dire donner aux entreprises bien implantées dans le secteur les moyens de travailler en longue distance dans de meilleures conditions.

La disparition de critères précis et nombreux devrait aboutir à l'élargissement de la base des entreprises concernées mais aussi à diminuer la variété de leurs caractéristiques. Voyons maintenant quelles ont été les entreprises attributaires des contingents de 1979 et 1980 dans le Rhône.

2. LES ENTREPRISES ATTRIBUTAIRES DES CONTINGENTS SUPPLEMENTAIRES DE 1979 ET 1980.

L'étude de chaque contingent sera réalisée au moyen d'un croisement entre une classification des entreprises selon leur effectif et le nombre de licences obtenues. Puis pour approfondir notre connaissance de leurs caractéristiques, nous procéderons à une comparaison entre le motif de la demande et la classification des entreprises. Cette démarche devrait aboutir à l'établissement d'une typologie des entreprises caractéristiques du contingent.

21. Le contingent de 1979.

211. Les résultats statistiques.

53 entreprises ont bénéficiées de 116 licences toutes catégories confondues dans le département du Rhône (10).

2111.les entreprises

Parmi les entreprises attributaires dans le Rhône, 16 ont un effectif de 1 personne, 22 de 2 à 9 personnes, 12 de 10 à 49 personnes et 3 de plus de 49 personnes. La répartition à partir de la forme juridique donne : 34 entreprises personnelles, 6 SARL et 13 SA dont 7 commissionnaires de transport.

Le tableau 1 compare, en valeur relative ces chiffres à ceux des entreprises du département

	Entreprises du contingent	Entreprises du Rhône
entreprises	64%	67,5%
personnelles		
SARL	19%	23%
SA	25%	9%

Tableau n 1.
Source : Fichiers DDE et
Chambre de Commerce

Le contingent a été distribué au détriment des SARL et au bénéfice des SA. La division par effectif équivaut quasiment à la division selon la forme juridique.

2112.les licences (11)

Pour savoir dans quelle proportion a été distribuée chaque catégorie de licence, nous avons regroupé les motifs de demande afin d'éviter la dispersion de l'information et de rassembler les critères les plus proches. 6 motifs ont été dégagés; ils regroupent les 9 catégories

initiales :

- motif 1' : entreprises désirant accroître leur activité en zone longue;
- motif 2' : entreprises de zone courte voulant travailler en zone longue;
- motif 3' : il correspond aux motifs 3 et 5 relatifs aux échanges de licences;
- motif 4' : entreprises locataires-gérantes;
- motif 5' : il représente les motifs 7 et 8 correspondants aux créations d'entreprises;
- motif 6' : il rassemble les motifs 6 et 9.

Le tableau n 2 présente la distribution des licences selon cette nouvelle classification.

Licences	Nombre de licences par motifs	Part relative dans le total des licences
Motifs		
1'	33	28
2'	8	7
3'	63	54
4'	6	5
5'	3	3
6'	3	3
TOTAL	106	100%

Tableau n 2.
Source : Fichiers DDE et
Chambre de Commerce.

On doit noter la part prépondérante prise par les entreprises demandant des licences dans le but de les échanger contre des titres à durée illimitée ou de location successive; en fait des entreprises possédant déjà des titres. Le motif de consolidation de l'activité arrive au deuxième rang. Finalement l'ensemble des bénéficiaires qui exerçaient leur activité en zone longue avant la libération du contingent représente 70% du total et reçoit 87% des licences. Il semble, en premier analyse, que cet objectif soit atteint.

A l'opposé les entreprises créées à l'occasion de l'attribution et les entreprises locataires-gérantes ne sont pas représentatives du contingent. Les critères d'attribution et de sélection des candidats ne correspondaient pas à ces types d'entreprises.

1.113. les caractéristiques des entreprises.

Nous avons croisé les motifs redéfinis et la classification des entreprises selon leur effectif. Cela nous permettra de voir si les motifs correspondent à certains types d'entreprises.

Motifs Entreprises	1'	2'	3'	4'	5'	6'	TOTAL
1 personne	9	3	-	1	3	1	17
2 à 9 pers.	13	4	16	3	-	1	37
10 à 20 pers.	9	1	26	2	-	1	39
Plus de 49 personnes	2	-	21	-	-	-	23

Tableau n 3.

Source : Fichiers DDE et
Chambre de Commerce.

Plusieurs enseignements peuvent être tirés de l'examen de ce tableau. Primo, un écart important existe entre la place de chaque type d'entreprises dans l'ensemble du contingent et la part relative de licences reçues. Les entreprises artisanales représentent 30% de l'effectif total mais en reçoivent que 15% de licences. A l'opposé, les entreprises les plus importantes (6% du total) reçoivent 20% des licences. La méthode d'attribution, se basant sur des performances économiques favorables aux entreprises les plus grandes, conduit à cette situation.

Deuxio, hormis les entreprises artisanales, la majorité du contingent reçoit des licences dans le cadre d'échanges contre des titres à durée illimité ou de locations successives. Cela confirme l'idée que les entreprises travaillant déjà en zone longue obtiennent la plus grande part des licences distribuées. Là encore la logique de l'attribution est respectée.

Tertio, seules trois entreprises ont été créées lors de la libération du contingent, soit 6% des entreprises. La faiblesse de ce chiffre et de celui des entreprises venant de zone courte montre combien l'objectif d'une meilleure entrée dans la branche était avant tout d'ordre qualitatif. Il fallait éviter une entrée trop massive de nouvelles entreprises, créatrice de déséquilibre. Toutes ces remarques sont confirmées par l'examen du tableau n 4.

Les écarts entre les entreprises et le niveau de licences reçues sont également importants. Les entreprises personnelles, 64% du contingent, ne reçoivent que 42% des licences; les SA, 24,5% des entreprises, obtiennent 53% des titres. Cette situation est bien la conséquence de la méthode de sélection employée, des différents critères écartant les entreprises fragiles et de la demande croissante de licences au fur et à mesure que la taille ou l'activité augmente.

Licences Entreprises	1'	2'	3'	4'	5'	6'	TOTAL
Entreprises personnelles	20	7	12	5	3	2	49
SARL	4	1	-	-	-	1	6
SA	9	-	51	1	-	-	11

Tableau n 4

Source : Fichiers DDE et
Chambre de Commerce

Par ailleurs la structure de répartition des motifs de demande est très inégale entre les SA obtenant presque exclusivement des licences pour échange et les entreprises personnelles obtenant les neuf catégories. Ceci reflète assez bien la diversité des entreprises du contingent et la difficulté d'en établir une typologie.

212. Etablissement d'une typologie des entreprises attributaires du contingent de 1979.

Elle est réalisée à partir des caractéristiques des entreprises, des licences obtenues et des motifs de demande.

Premier type : ce sont des entreprises personnelles artisanales au nombre de 16. Elles obtiennent 19 licences. La plupart d'entre elles, implantées en moyenne depuis 11 ans dans le secteur, ne possédaient pas de titres avant attribution. Leur principale caractéristique est leur volonté d'exercer une activité en zone longue pour plusieurs raisons : la concurrence accrue en zone courte, l'obtention d'une nouvelle autonomie de décision etc. Ainsi elles reçoivent avant tout des licences de motifs 1 et 2. Les trois entreprises créées sont classées dans ce type d'entreprises dont elles possèdent la plupart des caractéristiques.

Deuxième type : 16 entreprises personnelles plus anciennes de 2 à 9 personnes reçoivent 27 licences. Elles sont un peu plus anciennes, 14 ans d'activité de transport. On trouve le plus grand nombre d'entreprises désirant accroître leur activité en longue distance dans ce groupe. La moitié d'entre elles possédaient une licence avant attribution et le désir d'augmenter leur trafic de zone longue semble coïncider avec cette situation. Environ 20% de ces entreprises ont procédé à un échange de licences de modèles différents; le comportement montre une bonne implantation en zone longue.

Troisième type : il représente des SA de plus de 10 personnes dont le nombre est bien inférieur au nombre de licences obtenues, 10 pour 55. Leurs caractéristiques sont celles d'entreprises dynamiques, contrôlant le secteur : âge moyen de 12 ans, de nombreuses licences avant attribution et une activité de commissionnaires de transport pour 8 d'entre elles.

Ce dernier aspect est intéressant car ces entreprises aux diverses activités peuvent jouer sur un ensemble de licences assez large. Leur activité de commissionnaire semble primordiale si l'on se réfère au nombre de véhicule moyen (trois) par rapport au nombre de licences possédées beaucoup plus importants (12). La méthode d'attribution a bien fonctionné pour ces entreprises leur permettant d'échanger des licences "ancien modèle".

Quatrième type : il compte 6 SARL qui ne recouvrent qu'une licence par tête. Elles sont de création récente (2 ans avant l'attribution), elles semblent assez dynamiques car elles ont demandé et obtenu des licences de catégorie 1 (augmentation de l'activité en zone longue). Ce caractère expansif est confirmé par la présence moyenne de deux licences avant l'ouverture du contingent.

Cette typologie appelle plusieurs remarques. La difficulté de cerner des ensembles cohérents et représentatifs est due au manque d'informations sur les entreprises. La logique de l'attribution des titres de ce contingent aboutit à donner des licences aux entreprises qui en possèdent déjà. Les critères d'attribution favorables aux entreprises implantées dans le secteur et l'importance donnée aux échanges de titres confirment notre analyse.

Finalement la typologie des entreprises attributaires n'est guère éloignée de la structure du secteur du transport routier de marchandises partagée entre la présence de nombreuses entreprises de caractéristiques diverses et dominées par les entreprises groupant les moyens financiers, réglementaires et fonctionnels.

En première analyse, le contingent supplémentaire de 1979 a fait évoluer le marché des licences dans une proportion non négligeable. Le 1 janvier 1980 on dénombrait 938 licences toutes classes confondues dans le Rhône, soit un apport de plus de 14% (13).

22. Le contingent de 1980.

Nous employerons la même démarche que précédemment.

221. Résultats statistiques.

Pour le département du Rhône, 95 entreprises ont reçu 171 licences toutes catégories confondues. Dans le cadre du enquête ont été retenues 87 entreprises et 160 licences.

2211. Les entreprises attributaires.

Parmi les 87 entreprises considérées, 20 ont un effectif d'une personne, 32 de 2 à 9 personnes et 35 de 10 à 49 personnes. Leur répartition selon la forme juridique donne 43 entreprises personnelles, 20 SARL et 24 SA dont 11 commissionnaires. Le tableau n 5 indique le niveau relatif de chaque forme d'entreprises à l'intérieur du contingent et du département.

	Entreprises du contingent	Entreprises du Rhône
entreprises	49%	66%
personnelles		
SARL	23%	25%
SA	28%	9%

Tableau n 5
Source : Fichiers DDE et
Chambre de Commerce

Le contingent a bénéficié aux SA et les entreprises personnelles sont sous-représentées. Le pourcentage de SARL est en augmentation et proche de la situation départementale. Sur une période aussi brève (une année) on ne peut pas imputer cet accroissement à l'évolution démographique du secteur.

2212. Les licences.

Au premier janvier 1981, le département du Rhône comptait 1003 licences de toutes catégories. L'apport des licences nouvelles représente une progression moins forte que celle du contingent de 1979. Cela est dû sans doute aux mouvements de licences hors département. Les motifs d'attribution des titres, appelés officiellement catégories, établissent une graduation selon la durée d'activité de l'entreprise avant l'ouverture du contingent.

- catégorie 1 : entreprises travaillant depuis au moins deux ans dans le transport de marchandises;
- catégorie 2 : entreprises exerçant leur activité depuis moins de deux ans;
- catégorie 3 : entreprises créées à cette occasion.

Nous avons conservé cette répartition qui ne pose aucun problème.

Licences	Nombre de licences	Part relative dans
Motifs	par motifs	le contingent
1	99	62
2	59	37
3	2	1
TOTAL	160	100%

Tableau n 6
Source : Fichiers DDE et
Chambre de Commerce.

La part prépondérante des licences de catégorie 1 indique que la majorité des entreprises bénéficiaires exerce l'activité de transporteur depuis plus de deux ans. Ceci correspond parfaitement à l'objectif de soutien des entreprises implantées dans le secteur. Par contre, même si les entreprises plus jeunes sont prises en compte, les créations sont peu nombreuses comme pour le contingent de 1979.

En fait si nous nous référons à la méthode d'attribution une telle répartition, dépendant des critères qui la définissent, équivaut bien à une hiérarchisation basée sur l'expérience des entreprises. L'entrée dans la branche est toujours freinée alors que les entreprises plus anciennes sont fortement soutenues.

2213 Les caractéristiques des entreprises (14).

Nous avons regroupé dans le tableau 7 les résultats du croisement entre les catégories d'entreprises et les catégories de licences.

licences	1	2	3	TOTAL
Entreprises				
1 personne	18	-	2	20
2 à 9 pers.	40	-	-	40
10 à 49 pers.	44	30	-	74
> 49 pers.	5	19	4	26
TOTAL	117	49	6	160

Tableau n 7
Source : Fichiers DDE et
Chambre de Commerce

Plus la taille de l'entreprises augmente, plus elle reçoit de licences. En calculant la moyenne des licences reçues par classe d'effectif, on obtient : classe une personne une licence, classe 2 à 9 personnes 1,25, classe 10 à 49 personnes 2,5 et plus de 49 personnes 4,3. Le rapport croît de manière significative.

Les entreprises de moins de dix personnes ne reçoivent presque uniquement des licences de catégorie 1; elles semblent bien implantées dans le secteur. Les entreprises dont l'effectif est plus important sont partagées par la limite des deux ans d'activité qui peut être interpréter comme l'indication que l'équilibre a été atteint par l'entreprise. Enfin la création d'entreprise, bien que comprise parmi les critères d'attribution, n'est pas réellement encouragée puisque seules deux entreprises sont apparues à l'occasion de ce contingent. Le tableau n 8 croise la forme juridique avec les catégories de licences obtenues.

Licences entreprises	1	2	3	TOTAL
Entreprises personnelles	45	-	2	47
SARL	29	2	-	31
SA	33	49	-	82
TOTAL	107	51	2	160

Source : DDE, Chambre de Commerce, 1980. Les données sont exprimées en nombre d'entreprises.

Tableau n 8

Source : fichiers DDE et
Chambre de Commerce.

L'attribution s'effectue "au détriment" des entreprises personnelles et à l'avantage des SA de façon encore plus nette. Le changement apporté dans la méthode d'attribution imposant une barrière sur le chiffre d'affaires favorise les entreprises les plus importantes en taille et en moyens financiers. La distribution se concentre sur les licences de catégorie 1. Les entreprises personnelles et les SARL ont la plupart au moins deux ans d'activité dans le secteur. Ces entreprises entrent bien dans l'esprit du contingent qui est de soutenir les entreprises travaillant dans le secteur.

222. Une typologie des entreprises du contingent de 1980.

A partir de leurs caractéristiques et des catégories de licences obtenues, plusieurs types d'entreprises ont été dégagés.

Premier type : 39 entreprises personnelles dont l'effectif est inférieur à 10 personnes ont obtenu 45 licences. Près de la moitié d'entre elles ne possédait pas de titres auparavant. Le début de leur exploitation se situe en moyenne 10 avant l'attribution.

Nous sommes en présence de deux sortes de comportements. Les entreprises sans licence en ont demandées afin d'accéder à la zone longue et ainsi pouvoir échapper aux difficultés concurrentielles de la zone courte. Les entreprises en possession de licences ont posé leur candidature pour augmenter leur activité ou pour échapper à la sous-traitance. Ces hypothèses semblent confirmées par le fait que toutes ont reçu des licences de catégorie 1 et qu'elles travaillaient déjà dans le secteur. Finalement elles sont assez proches, par leur comportement, des entreprises personnelles des types 1 et 2 du contingent de 1979.

Deuxième type : il comprend des SA de plus de 10 personnes, au nombre de 18, recevant 69 licences. Le nombre moyen de licences en leur possession avant 1980 était de 6. La durée moyenne d'exploitation est de 19 ans, 67% des entreprises concernées ayant plus de 15 ans d'activité dans le secteur.

On retrouve des caractéristiques proches de celles des SA du contingent précédent : taille moyenne ou grande, nombre élevé de titres avant et après attribution, nombre assez limité de véhicules souvent bien inférieur au nombre de licences. Tout ceci montre que ces entreprises ont

la possibilité de composer avec différentes fonctions : transporteur, loueur et commissionnaire.

Ces entreprises ont reçu de nombreuses licences de catégorie 2, c'est-à-dire des titres qui, en principe, ne devaient être attribués qu'à des entreprises exerçant une activité de transport depuis moins de deux ans. Or nous avons vu que leur "âge" moyen était de 19 ans. Attirées par la perspective d'obtenir de nouvelles licences, ou de pouvoir échanger leurs anciens titres, ces SA ont effectivement posé leurs candidatures. Par ailleurs il n'y avait que très peu de candidats respectant la condition "moins de deux ans". Ce déséquilibre entre des demandes de licences de catégorie 1 trop nombreuses et de licences de catégorie 2 insuffisantes a amené la Commission Régionale des licences à accorder une partie des titres de deuxième catégorie à des entreprises ne respectant pas les conditions "officielles".

Ce transfert entre les catégories de licences n'était pas prévu dans l'arrêté du 11 mars 1980 qui stipulait :

" Toutefois le Comité Central des licences pourra, en fonction du nombre et de la qualité des dossiers présentés dans l'une ou l'autre catégorie, modifier la répartition des licences entre les deux catégories dans le cadre du contingent ouvert et dans la limite de 50 licences."

Donc ce sont bien les licences qui peuvent être transférées d'une catégorie à l'autre et non les candidats à l'attribution. Quoiqu'il en soit, le résultat est identique; les entreprises recevant des licences de catégories 2 pouvaient prétendre aux licences de catégorie 1.

Cette situation pourrait apparaître comme un détournement de l'attribution du contingent de 1980. En réalité, l'objectif de donner les moyens réglementaires aux entreprises les plus performantes est une fois de plus atteint.

Troisième type : il est composé de SARL de toutes tailles, 11 dont l'effectif est de 2 à 9 personnes et 7 de plus de 10 personnes. Cette diversité se retrouve dans le nombre moyen de licences d'une pour le premier groupe et de trois pour le second. Néanmoins des points communs existent tels que la durée moyenne d'exploitation de 6 à 7 ans et le nombre de licences reçues de 27 au total. Ce type d'entreprises apparaît avec le contingent et est assez différent des SARL du contingent de 1979. Outre une durée d'exploitation plus courte, elles ont plus de licences avant et après attribution.

Cette typologie moins précise que la précédente a des points communs avec la structure du secteur. Il se confirme que plus une entreprise a un effectif ou un nombre de titres importants plus elle obtient de licences contingentées. Ce qui pourrait sembler une déviation de l'attribution n'est qu'une conséquence logique de la méthode employée pour la répartition du contingent.

Les contingents de 1979 et 1980 ont apporte quelques changements pour une partie du secteur du transport routiers de marchandises. Avant de voir quels sont ces changements et s'ils ont confirmé les prévisions, nous nous arrêterons sur le cas des entreprises radiées après attribution.

23. LE CAS DES ENTREPRISES RADIEES : CONSTAT D'ECHEC OU ACCIDENT DE PARCOURS.

Notre but est de comprendre les raisons des radiations et montrer pourquoi des entreprises en possession de licences de zone longue ont néanmoins connu des difficultés.

231. Présentation des entreprises du contingent de 1979.

7 entreprises du contingent ont été radiées du Registre de Transporteurs Routiers du département du Rhône dans les années qui ont suivi l'attribution. Leur situation n'est pas la même selon la cause de la radiation.

2311. Le transfert dans un autre département.

Les trois entreprises n'entrent pas dans le champ d'étude. Elles ont quitté le Rhône pour s'installer dans des départements limitrophes.

2312. La cession du fonds de commerce.

Parmi les quatre autres entreprises, on retrouve deux SA et deux EP. Leur effectif ne nous est pas connu du fait même de leur radiation. En revanche nous connaissons le nombre de licences avant et après radiation, la catégorie des licences obtenues et le type d'entreprises qui les ont absorbées.

Les deux SA possédaient respectivement 0 et 1 titre avant l'attribution; elles ont reçu des licences de motif 1 c'est-à-dire pour augmenter leur activité en zone longue. Elles ont été absorbées par des SA commissionnaires de transport.

Les entreprises personnelles possédant avant attribution une et trois licences ont reçu toutes deux des licences de motif 1. L'une d'entre elle a été absorbée par une SA, l'autre s'est transformée en SARL.

Il est difficile de tirer des enseignements de quatre cas de radiations faisant suite à des difficultés ou un besoin d'extension. On ne peut non plus à partir d'un échantillon aussi faible dire que le contingent de 1979 ait été mal attribué. Ces entreprises font partie de l'ensemble des disparitions annuelles du secteur du transport routier de marchandises. Pourtant ces circonstances indiquent que l'obtention de titres de transport exploitables en zone longue ne suffit pas toujours pour éviter à une entreprise des difficultés de tous ordres : financier, recherche de fret, endettement etc.

232. Présentation des radiations du contingent de 1980.

Huit entreprises ont été radiées après l'ouverture du contingent de 1980. Les autres ont été absorbées par des SA dont certaines étaient également attributaires de licences de titre du même contingent. La date de disparition des entreprises se situe environ deux après l'attribution des titres.

Les trois SA ont reçu de licences de catégorie 1 destinées à

augmenter leur activité de transport de longue distance. les quatre entreprises personnelles sont dans le même cas et ont aussi renoncé environ deux ans après l'obtention. Faute de données précises on ne peut avancer plus loin dans l'analyse, cependant quelques conclusions peuvent être avancées.

Il n'y a pas de cas de SARL radiées, ce type d'entreprise représente souvent soit la forme que choisissent les entreprises personnelles pour s'agrandir, soit une forme de domination exercée par d'autres et excluant l'absorption. Alors la SARL de transport est créée en association entre d'anciens salariés d'une entreprise et l'entreprise elle-même. Ce type d'opération permet à l'entreprise de se dégager des difficultés liées à l'activité de transporteur et, par la mise à disposition d'une licence en location, de développer la sous-traitance.

La date de deux ans après la distribution des titres revient dans l'ensemble des radiations. Elle semble être une limite à dépasser pour une entreprise fragile ou à la recherche de son équilibre. Une autre hypothèse peut être émise. Ces entreprises n'étaient pas assez solides et sont passées au travers des critères de sélection. Ainsi l'attribution n'aurait pas été entièrement efficace.

Finalement l'exemple de ces entreprises ne paraît pas spécifique vu le taux de renouvellement des entreprises du secteur.

3. LE BILAN DES CONTINGENTS SUPPLEMENTAIRES DE LICENCES DE TRANSPORT DE 1979 ET 1980.

Il se rapporte uniquement aux objectifs et aux conséquences attendues de la libération des contingents. Il prend en compte les effets directs liés à l'apport de nouvelles licences sur l'offre, le prix des titres, l'abandon des détournements du contingentement etc.

31. RAPPEL DES OBJECTIFS.

311. Du contingent de 1979.

Les trois objectifs principaux étaient de permettre aux entreprises respectueuses de la législation du travail, aux entreprises "bonnes gestionnaires" de travailler dans de meilleures conditions en zone longue et de favoriser l'entrée dans la branche d'entreprises n'ayant pas les moyens financiers de faire.

312. Du contingent de 1980.

Les trois objectifs antérieurs maintenus, l'accent a été mis sur le besoin réel en titres afin d'éviter toute spéculation. Par ailleurs les entreprises ayant une certaine expérience du transport deviennent prioritaires dans l'attribution, l'efficacité de l'entreprise devenant un critère décisif.

32. LES EFFETS REELS.

Nous avons étudié pour l'ensemble des contingents chaque effet réel constaté en relation avec l'effet escompté correspondant.

321 La baisse du recours à la location de longue durée.

Cette forme de location a servi pour pallier la pénurie de licences de transport routier de zone longue. La libération des contingents et l'apport de nouveaux titres qu'elle a déclenché ont logiquement amoindri l'impact et l'intérêt de cette formule (15). SA constante augmentation jusqu'en 1979 montre la nécessité qu'elle représentait. En 1975 on comptait 15 800 licences A de location de longue durée, en 1979 16 909. La baisse est effective en 1979 puis 1980 : en mars 1979 on note 16 868 licences, en août 1980 15 848.

322. L'incidence sur le marché des licences.

Le prix des titres, élevé du fait de la pénurie, a diminué. En 1979 une licence A coûtait 200 000 francs, en 1981 elle ne valait plus que 180 000 francs (16). Cette diminution est due au nombre croissant de titres et à la gratuité des licences supplémentaires.

323. L'effet d'offre.

Grâce à l'apport de nouveaux titres de nombreuses entreprises ont pu travailler en zone longue. L'effet d'offre lié aux deux contingents a bénéficié aux entreprises en situation irrégulière pour légaliser leur comportement. Il a permis aussi d'assouplir l'utilisation du matériel roulant puisqu'en théorie l'accroissement de capacité permise en longue distance a été de 40% (17).

324. Les critères de sélection des entreprises.

La méthode d'analyse des bilans des entreprises candidates était assez sommaire et ne tenait pas compte des particularités de chacune. Il semble difficile pour une entreprise sans licence de fournir les garanties de gestion et de rentabilité suffisantes pour répondre aux critères de sélection. Les performances des entreprises de transport routier de longue distance sont déterminées par la possession d'un titre; sans licence pas ou peu d'offre de transport.

Les entreprises sans titre lors de la libération d'un contingent sont donc dans une situation inconfortable, position aggravée par les critères d'attribution. Par exemple, pour le contingent de 1979 87% des licences attribuées ont été distribuées à des entreprises déjà dotées.

Si le contingent de 1979 a permis à des entreprises artisanales ou ne travaillant pas en zone longue d'éviter ce cercle vicieux grâce à un éventail assez large de motifs de demande, le contingent de 1980 n'est pas allé dans le même sens. En 1979 les entreprises de moins de 10 personnes représentaient 66% des attributaires; en 1980 elles n'étaient plus que 57% alors que dans le même temps le nombre total d'entreprises augmentait. En outre on ne peut avancer comme explication possible l'évolution démographique du secteur sur une période aussi brève.

La méthode d'attribution ne pouvait être neutre quant à ses effets; elle a fréquemment conforté la position d'entreprises dominantes, possédant des titres bien qu'elle ait accordé par ailleurs une partie importante du contingent à des entreprises nouvelles, sous-traitantes ou en expansion.

325. Un frein à la croissance de la pratique de la sous-traitance.

Les grandes entreprises exercent le plus souvent des fonctions multiples de loueurs, commissionnaires, d'auxiliaires de transport et peuvent ainsi sélectionner le trafic assuré par elle-même et celui, le moins rémunérateur, qu'elles sous-traitent. Le développement de cette pratique va de pair avec la création d'entreprises par d'anciens salariés, propriétaires ou locataires de véhicules qui n'ont pas le moyen réglementaire de transporter en longue distance.

Les possibilités de transport hors zone contingentée ne sont pas toujours viables pour ce type d'entreprises. La zone courte, hors contingentement, est encombrée, le transport international voit se développer la sous-traitance et la fraude n'est pas une solution de moyen ou long terme.

Les tractionnaires sont parfois contraints de travailler en zone longue au service d'autres entreprises qui leur fournissent le fret, le véhicule avec la licence de transport. Les deux

contingents ont-ils contribué à freiner ou ont-ils accompagné (voire accentué) le processus ?

Avant de répondre à cette question à travers l'étude de l'évolution des portefeuilles de licences des entreprises attributaires, nous ferons deux remarques :

- de nombreuses entreprises de petite taille ont pu acquérir une licence de zone longue. Ceci ne signifie pas obligatoirement qu'elles aient trouvé le fret correspondant bien que la possession d'un titre de transport soit nécessaire pour cela.

- les contingents n'ont certes pas remis en cause les "rentes de situation" créées par la détention de nombreuses licences puisque les entreprises les plus importantes ont vu passer le nombre moyen de licences par tête de 6 à 10 alors que parallèlement les entreprises personnelles détenaient en moyenne 1,5 titres avant et 2,6 après l'attribution.

L'évolution duale du secteur reste d'actualité. Elle se abordee dans la deuxième partie de notre étude.

NOTES DE LA PREMIERE PARTIE.

(1) La Tarification Routière Obligatoire est applicable aux envois de plus de 3 tonnes à une distance égale ou supérieure à 200 km.

(2) Poids Maximum Autorisé.

(3) ~~BERNADET (M.), LASSERRE (J.CL.). Le secteur des transports. Concurrence, compétitivité. Paris, Economica. p.15.~~

(4) JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE. Numéro complémentaire, 6 mars 1979. p.2029.

(5) Date du décret mettant un terme aux licences à durée illimitée.

(6) Leur régime est analogue à celui des licences de transport.

(7) VIOLLAND (M.). La dérèglementation des transports de marchandises. L'expérience française. Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, collection Etudes et Recherches, 1985. 169 p.

(8) JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE. Numéro complémentaire, 3 mars 1980. p.2936.

(9) MARTIN (CH.), COLLYNET (E.). L'impact des premières mesures de dérèglementation du transport routier de marchandises. IEP, ENPC, S.L. Oct. 1980. Rapport de stage.

(10) Compte non tenu des entreprises n'entrant pas dans le cadre de notre étude, soit au total 128 licences pour 60 entreprises.

(11) Voir annexe 1.

(12) Cette comparaison est donnée à titre indicatif car le nombre de véhicules, non actualisé, n'est pas une information fiable.

(13) RECUEIL STATISTIQUE REGIONAL DES TRANSPORTS. Années 1980-1981. Lyon, DRE, 1982, 206 p.

(14) Voir annexe 2.

(15) Au total 7 500 licences A alors que fin 1978 leur nombre atteignait 26 500 au niveau national.

(16) VIOLLAND (M.), op.cité, p.15

(17) VIOLLAND (M.), op.cité, p.102

IMPACT DU DECONTINGEMENT

DEUXIEME PARTIE

ETUDE DE L'EVOLUTION DES PORTEFEUILLES DE LICENCES DES ENTREPRISES ATTRIBUTAIRES

DEUXIEME PARTIE

ETUDE DE L'EVOLUTION DES PORTEFEUILLES DE LICENCES
DES ENTREPRISES ATTRIBUTAIRES.

~~Les contingents supplémentaires de 1979 et de 1980 ont-ils contribué au mouvement de dualisation du secteur du transport routier de marchandises ?~~

Notre hypothèse de départ est la suivante : l'attribution de licences des contingents de 1979 et 1980 a, semble-t-il, accentué l'écart existant entre des entreprises qui transfèrent, par cession ou location-gérance, des titres "ancien modèle" et des entreprises dans l'obligation de louer ou d'acheter des licences pour survivre en zone longue.

Ces relations étroites entre entreprises dominantes et entreprises dominées se tissent en partie par la sous-traitance du frêt à véhiculer et par les mouvements de licences.

Les titres contingentés de 1979 et 1980 sont soumis à une réglementation stricte qui annule toute licence supplémentaire si, dans les trois années suivant l'attribution, l'entreprise concernée cède ou donne en location-gérance une partie ou la totalité de son fonds de commerce de transport (1). Ainsi les mouvements de licences supplémentaires sont sévèrement réglementés, ce qui n'empêche nullement de nombreux transferts (2).

Pour comprendre ce phénomène dans toute sa complexité, nous analyserons l'évolution de portefeuilles de licences des deux contingents afin de montrer s'il existe des liens entre tel transfert et tel type d'entreprise. Ensuite nous exposerons la situation après l'attribution en étudiant les mouvements de licences caractéristiques des relations entre les entreprises.

Il ne faut pas perdre de vue qu'une telle démarche laisse de nombreuses zones d'ombre, par exemple les relations de domination exprimées par la répartition du frêt ou les locations exclusives.

1. LES MOUVEMENTS DE LICENCES DES ENTREPRISES BENEFICIAIRES DES CONTINGENTS.**11. LES DIFFERENTS TYPES DE TRANSFERTS.**

Si des critères, comme l'augmentation ou la diminution du nombre de licences, sont utiles pour repérer des mouvements de licences, ils n'expliquent pas les causes et les effets des transferts de titres. C'est pourquoi nous nous intéresserons d'abord au contenu même des mouvements. Notre but est démontrer ce que signifient d'un point de vue

général ces différents types de transferts.

111. Les mouvements liés aux modalités d'attribution des contingents.

Chaque mouvement de ce type a pour point de départ un des motifs ou une des modalités d'attribution des contingents. Par exemple pour le contingent de 1979, les licences de catégorie 3 étaient échangées contre des titres à durée illimitée. Ces échanges étaient donc prévus dans le déroulement de la distribution du contingent.

1111. Le retrait des titres échangés.

Ce type de transfert répond à la logique suivante : le retrait des licences anciennes du fait de l'échange contre des licences nouvelles. Une différence existe entre le retrait de titre pour renonciation, motif du contingent de 1979 et le retrait de titre pour échange, opération relative au contingent de 1980. Elle concerne les conditions d'obtention des nouveaux titres. En 1979 c'est un motif expressément prévu, en 1980 c'est un motif implicite.

Dans les deux cas, si "les termes de l'échange" sont favorables, a contrario l'obtention d'une licence contingentée limite les possibilités de transferts ultérieurs (3). Les entreprises, effectuant ce transfert, préfèrent la quantité de licences à renouvellement périodique à la "qualité" des titres anciens modèle plus faciles à céder ou louer. Cela explique sans doute pourquoi cette stratégie est surtout développée par des entreprises possédant un nombre suffisant de licences pour à la fois accroître leur portefeuille et conserver de titres dont le transfert est moins réglementé.

1112. L'adhésion à une coopérative.

Ce transfert concerne des entreprises qui ont adhéré officiellement à une coopérative de transport après l'attribution du contingent de 1980. Les entreprises membres d'une société coopérative demeurent inscrites au Registre des Transporteurs Routiers mais les éléments de leur inscription, relatifs à la partie du fonds de commerce exploitée en coopération, sont bloqués sur le registre. Les entreprises ne peuvent ni les transférer ni en obtenir l'échange et la jouissance des titres est transmise à la coopérative.

Dans le cadre de l'attribution, la réalité est quelque peu différente. Avant 1980 des entreprises utilisaient des licences d'une coopérative de transport, moyennant paiement d'une location. A la suite de l'intervention d'un syndicat professionnel de transporteurs, on a attribué des licences contingentées à ces entreprises mettant fin ainsi à des locations-gérances "déguisées". En effet ces entreprises n'adhéraient pas à la coopérative qui leur louait les titres.

Cela montre d'une part que les critères d'attribution du contingent de 1980 étaient assez flous et d'autre part que l'on a anticipé sur ce qui deviendra un critère d'attribution du contingent de 1983.

112. Les mouvements liés à la location-gérance.

En réalité il existe quatre opérations relevant de la location-gérance d'une licence de transport.

1121. La prise en location-gérance.

C'est l'opération par laquelle une entreprise prend une licence en location avec la partie du fonds de commerce correspondante. Une prise en location-gérance signifie numériquement une augmentation du nombre des titres de l'entreprise locataire. Mais elle peut ou non correspondre au développement d'une activité de sous-traitance selon la situation de l'entreprise.

L'objectif de l'entreprise peut être de répondre à une hausse de frêt à transporter en louant une licence, il peut être de prendre le titre en location-gérance afin d'obtenir du frêt. Dans le second cas, l'opération aboutit au développement d'une position dominée.

1122. La mise en location-gérance.

C'est l'opération inverse de la précédente. On se place du point de vue de l'entreprise titulaire de la licence louée. L'entreprise ne cesse pas d'en être propriétaire, elle peut la revendre (ou la louer à nouveau) immédiatement à l'expiration du bail sans subir le délai d'un an nécessaire pour tout transfert de licence (4).

La mise en location-gérance correspond à une diminution du nombre de licences de l'entreprise titulaire. Celle-ci peut préférer louer que vendre pour plusieurs raisons : la perspective d'un bon rapport financier régulier, l'amélioration de la situation dans un avenir proche etc. Enfin la mise en location-gérance est un des moyens d'exercer la domination sur une autre entreprise qui assume au premier rang les risques de variations de l'activité, des prix etc.

1123. La résiliation de la location-gérance.

Selon l'acteur considéré, elle se traduit soit par le rapatriement d'un titre mis en location soit par la résiliation du bail d'une licence prise en location. Le rapatriement peut être provoqué par un besoin de titres consécutifs à une variation conjoncturelle ou un besoin urgent de liquidité poussant à la vente de la licence récupérée. La résiliation est le pendant du rapatriement. Elle peut refléter non seulement des difficultés pour respecter les échéances du bail mais aussi la recherche d'une certaine autonomie favorisée par l'obtention d'une licence contingentée.

Dans le premier cas on saisit la précarité de la situation d'une entreprise, à l'expiration du bail ou avant, qui ne peut faire valoir pleinement ses intérêts et doit parfois accepter des conditions peu avantageuses pour conserver la licence louée. Dans le second cas l'apport d'une licence contingentée est une bouffée d'oxygène qui permet à l'entreprise attributaire de résilier la location et d'obtenir une plus grande liberté de décision (ou au moins une amélioration de ses frais

financiers).

113. Les autres mouvements.

Nous avons placé ici tous les mouvements qui ne sont liés ni aux modalités d'attribution ni aux locations-gérances.

1131. Achats et cessions.

L'achat d'une licence est presque toujours une réponse à un accroissement de l'activité de transport d'une entreprise; elle nécessite des moyens financiers non négligeables. Ce transfert peut être préféré à une location pour deux raisons : l'achat permet d'être titulaire de la licence et l'entreprise peut "jouer" sur le titre en le louant ou en le conservant pour son propre usage.

La cession est consécutive à trois phénomènes : un besoin de liquidités, un recul des trafics ou l'abandon du transport en tant qu'activité principale. Cependant on s'aperçoit que l'entreprise estime parfois préférable de louer. Dans le cas d'une baisse du volume de frêt à véhiculer, la location-gérance a l'avantage de préserver l'avenir; dans le cas de l'abandon du transport comme principale fonction, la location est une solution dont le caractère provisoire est intéressant.

1132. L'influence des contingents.

Des entreprises du contingent de 1979 ont reçu d'autres licences lors de l'attribution des contingents suivants. Cela s'est produit à nouveau pour les entreprises du contingent de 1980 obtenant des titres supplémentaires en 1983. Bien que nous ayons intégré ces opérations dans les mouvements de licences, elles constituent un cas particulier. A ce sujet, deux remarques peuvent être faites :

- les entreprises placées dans cette situation possèdent souvent beaucoup de licences;
- les différences très nettes existant entre les critères d'attribution des contingents de 1979 et 1980 et le contingent de 1983 semblent être en contradiction avec les doubles attributions dont ont bénéficié certaines entreprises.

Nous avons combien l'interprétation "théorique" des mouvements de licences est difficile. En effet un transfert a une signification différente selon les raisons qui le commandent. Voyons maintenant les résultats statistiques des variations des portefeuilles des entreprises attributaires.

12. LES VARIATIONS DES PORTEFEUILLES DE LICENCES.

Ces variations sont prises en compte entre la date de la libération du contingent et la date de l'enquête (premier trimestre 1985). Elles seront appréhendées à partir de trois critères :

- la stabilité, l'entreprise maintient le même nombre de titres dans son portefeuille;
- la hausse, l'entreprise augmentant le nombre des licences en sa possession;
- la baisse, l'entreprise voyant diminuer le nombre de ses licences.

121. Le contingent de 1979.

Parmi les 53 portefeuilles des entreprises du contingent, 22 sont stables (soit 42% du total), 15 connaissent une variation positive (28% du total) et 16 subissent une variation négative (30% du total). Nous pouvons constater une stabilité générale des portefeuilles; mais elle dissimule de nombreux transferts.

Variations du portefeuille Entreprises	Stabilité	Hausse	Baisse	Total
1 personne	9	2	5	16
2 à 9 pers.	10	7	5	22
10 à 49 pers.	3	5	4	12
> à 49 pers.	-	1	2	3
Total	22	16	16	53

Tableau n 9.
Source : fichiers DDE
et Chambre de Commerce.

Plus la taille de l'entreprise augmente, plus elle réalise de transferts de licences. 56% des entreprises artisanales ont un portefeuille stable mais 25% des entreprises de 10 à 49 personnes sont dans le même cas.

Vérifions cette tendance en susterituant dans le tableau la forme juridique aux effectifs.

Variations du portefeuille Entreprises	Stabilité	Hausse	Baisse	Total
Entreprises personnelles	16	9	10	35
SARL	3	1	2	6
SA	3	6	4	13
Total	22	16	16	53

Tableau n 10
Source : fichiers DDE
et Chambre de commerce.

Seules les SA connaissent un faible pourcentage de stabilité (23%); les chiffres comparables pour les entreprises personnelles et les SARL sont respectivement de 47% et 50% . Les entreprises les plus grandes ont la possibilité matérielle de réaliser plus de transferts. Par ailleurs les mouvements de licences de ces entreprises reflètent leur emprise sur le marché des licences et sur le secteur.

122. Le contingent de 1980.

Sur les 87 portefeuilles étudiés, 43 sont stables, 21 sont en hausse et 23 sont en baisse.

Variations du portefeuille Effectif	Stabilité	Hausse	Baisse	Total
1 personne	10	2	7	19
2 à 9 pers.	18	9	7	34
10 à 49 pers.	15	10	9	34
Total	43	21	23	87

Tableau n 11.
Source : fichiers DDE
et Chambre de Commerce.

La taille de l'entreprise et la fréquence des transferts semblent corrélées positivement. 58% des entreprises artisanales ont un portefeuille stable, la proportion tombe à 44% pour les entreprises de 10 à 49 personnes. L'écart est moindre qu'en 1979 mais l'ensemble des portefeuilles est plus stable (5). Si les portefeuilles des deux contingents ont évolué de manière relativement similaire, les motifs de transferts sont différents.

2. ANALYSE DU COMPORTEMENT DES ENTREPRISES APRES ATTRIBUTION.

Le but est de dégager si possible des groupes d'entreprises dont le comportement après attribution soit relativement homogène. Le moyen utilisé est l'étude des transferts effectués par ces entreprises durant la période suivant l'attribution des titres supplémentaires. La difficulté d'interpréter correctement les mouvements de licences est dû premièrement à une connaissance insuffisance des caractéristiques des entreprises nous empêchant de saisir exactement les motifs de transferts; deuxièmement au fait que les mouvements de licences prennent, comme nous l'avons vu, des significations parfois divergentes selon les motifs présidant à la hausse ou à la baisse du nombre de licences.

21. LE CONTINGENT DE 1979.

211. Les entreprises n'effectuant pas de transferts.

La stabilité des portefeuilles peut cacher bien des mouvements de titres. Cependant ils ont un caractère provisoire et leur annulation ramène la composition des portefeuilles à leur situation initiale. Les entreprises dont le portefeuille reste stable sont les plus nombreuses, 42% du contingent. La composition de ce groupe est la suivante : 16 entreprises personnelles, 3 SARL et 3 SA.

Leurs principales caractéristiques sont la quasi absence de titres avant l'attribution, le petit nombre de licences reçues et bien sûr l'absence de transfert, conséquence des deux premières particularités. Ce type de comportement vient du manque de moyens financiers pour développer l'activité de transport, du manque de licences entravant tout transfert, du développement d'activités autres que le transport sticto sensu ne nécessitant pas, ou peu, de titres de zone longue (location ou commissionariat de transport).

212. Les entreprises augmentant le nombre de leurs licences.

Les mouvements seront analysés à partir des motifs de transfert.

2121. Les achats.

Ils représentent 8% des mouvements de licences effectués par les entreprises du contingent. La diversité des caractéristiques des entreprises rend difficile la définition d'un type représentatif d'un tel comportement. Deux tendances se dégagent :

- deux entreprises ont acheté des titres et le fonds de commerce d'autres entreprises;
- les autres ont répondu à une augmentation du trafic en achetant une licence et en prenant en location une autre.

2122. L'influence des contingents de 1980 et 1983.

11 entreprises ont augmenté leur portefeuille en obtenant des titres supplémentaires en 1980 ou 1983, soit environ 20% du contingent de 1979. Un premier groupe de trois entreprises a également acheté des licences; elles sont dynamiques et ont besoin de titres pour faire face à leur expansion. Le deuxième groupe a un comportement proche de celui des entreprises n'effectuant aucun transfert après attribution. Ceci a plusieurs causes : le manque de titres, de moyens financiers ou une activité stagnante.

2123. Les prises en location-gérance.

Les quatre entreprises concernées sont de plusieurs types : une entreprise artisanale, une SARL, une entreprise personnelle de 2 à 9 personnes et une SA de 10 à 49 personnes. Cette dernière avait des besoins importants en titres puisqu'en plus de la licence supplémentaire et de la location elle a acheté des titres. Il est probable que, en considération de leur position de sous- traitante, les autres entreprises ont dû accepter une licence en location-gérance malgré l'acquisition de la licence contingentée, pour accéder au fret. Plusieurs éléments caractérisant ces entreprises confirment cette hypothèse : un seul véhicule, un seul titre après attribution et une relative inexpérience du transport de longue distance.

213. Les entreprises réalisant des transferts vers d'autres entreprises.**2131. Variations dues aux modalités d'attribution.**

Ce sont les retraits de titre pour renonciation. Les sept entreprises concernés ont toutes demandé des licences de catégories 3 ou 5 dans le but de les échanger contre leurs titres à durée illimitée : l'attribution des titres contingentés a été suivie logiquement par le retrait des titres auxquels elles renonçaient. Par ailleurs ces entreprises, majoritairement des SA de 10 à 49 personnes, n'ont pas réalisé de transferts malgré de nombreuses licences et des activités multiples (transport, location, commissionariat).

2132. les mises en location-gérance.

Deux des cinq entreprises concernées ont donné la totalité de leur fonds de commerce en location à la suite de difficultés pour l'une et de sa transformation en SARL pour l'autre. Les trois dernières ont profité de l'apport du contingent pour placer une licence en location. Le manque de fret, la recherche d'un rapport financier régulier les ont amenées à réaliser ce genre d'opération.

Mais ne s'agit-il pas pour ces entreprises de transférer par mise en location-gérance leurs licences ancien modèle développant ainsi la sous-traitance ? La réponse est négative au vu du faible effectif et du petit nombre de licences des entreprises. Et même si cette hypothèse était vérifiée, on devrait conclure qu'une telle situation n'est guère fréquente : pour le contingent de 1979, 6% seulement des entreprises ont donné en location des licences ancien modèle. Toutefois nous n'avons comptabilisé que les mises en location en cours; en réalité de nombreux mouvements ont eu lieu mais ils ont été annulés ou compensés entre temps.

2133. Les résiliations de location-gérance.

Elles concernent cinq entreprises : trois ont un effectif de 2 à 9 personnes, les deux autres sont des SA de 10 à 49 personnes. Toutes ont résilié leurs locations une fois obtenue la licence contingentée. Autrement dit la licence s'est substituée au titre louée entraînant ainsi une amélioration financière et un gain d'autonomie. Elles n'ont pas réalisé d'autres transferts. Le bilan apparaît donc positif pour ces entreprises.

En conclusion, la relation existant entre le développement de la sous-traitance et le transfert des licences par location-gérance n'est pas évidente dans le cadre du contingent de 1979. Le phénomène existe mais il n'est pas important (10% de l'ensemble des mouvements de licences). Par ailleurs il est certain que de nombreuses locations sont de courte durée et qu'elles n'ont pas toutes pour conséquence une pratique de sous-traitance.

22. Le contingent de 1980.

Les transferts réalisés ne sont pas tous de même nature. nous conserverons néanmoins la démarche adoptée précédemment.

221. Les entreprises ne réalisant aucun transfert.

43 entreprises connaissent la stabilité de leur portefeuille. Parmi celles ne possédant pas de licences avant attribution, on trouve ~~90% d'entreprises de moins de dix personnes. Cette proportion tombe à~~ 43% en ce qui concerne les entreprises possédant des titres avant 1980. Nous sommes en présence de deux types de comportements selon la situation de l'entreprise avant la libération du contingent.

Dans le premier cas, le portefeuille était vide; les entreprises, nouvelles dans le secteur et de faible effectif, ont obtenu un titre exploitable en zone longue. L'absence de transfert est due surtout au caractère unique de la licence reçue et à la fragilité de la situation des entreprises.

Dans le second cas, les entreprises voient leur position confortée, elles possédaient déjà des titres. L'absence de mouvement reflète semble-t-il l'équilibre atteint entre le nombre de licences et le niveau de trafic qu'elles assurent.

222. Les entreprises qui augmentent le nombre de leur licences.

Les entreprises du contingent de 1980 bénéficiaires du contingent de 1983 sont au nombre de treize. Huit d'entre elles ont un effectif de 10 à 49 personnes et cinq de moins de 10 personnes. Possédant chacune au moins un titre avant attribution, la moitié a effectué des transferts après la distribution du contingent. Leurs caractéristiques sont les suivantes : effectif important, nombre important de titres par entreprise (6 en moyenne). Elles semblent entrer en contradiction avec l'absence de tout transfert.

223. Les entreprises qui transfèrent vers d'autres entreprises.

2231. La neutralisation des titres

Sur les cinq entreprises qui ont adhéré à la même coopérative, quatre ne possédait pas de licences avant attribution (6). Leur adhésion s'est produite dans le mois suivant l'obtention des titres contingentés sauf pour une qui a acheté des licences entre temps. L'apport des licences supplémentaires a eu deux conséquences :

- rendre officielle l'adhésion;
- mettre fin à des locations-gérances "déguisées".

2232. La cession.

On note un transfert par cession effectué par une entreprise qui a vendu son fonds de commerce à une SA. il est probable que ce type de mouvement est peu pratiqué, par les entreprises de notre échantillon, du fait de son caractère définitif.

2233. Les mises en location-gérance.

Parmi les quatre entreprises concernées, on trouve trois entreprises personnelles et une SARL. La première entreprise personnelle a placé en location-gérance la totalité de son fonds de commerce; la deuxième a donné une partie de son fonds en location tout en conservant la licence supplémentaire. Elle cherchait soit le gain financier soit à sous-traiter une partie de son fret. La dernière a transféré son fonds de commerce en se transformant en SARL. La seule SARL du groupe a également mis la totalité de son fonds de commerce en location-gérance.

L'hypothèse d'un essor de la sous-traitance par la mise en location d'anciennes licences n'est pas vraiment vérifiée si ce n'est dans le cas de trois entreprises sur les 44 effectuant des mouvements sur les licences après l'attribution du contingent de 1980.

2234. Les résiliations de prises en location-gérance.

Les sept entreprises résiliantes ont conservé les licences dont elles étaient titulaires. L'obtention d'un titre contingenté a signifié pour elles un allègement des coûts et une rupture de relations directes et parfois contraignantes avec leurs loueurs.

3. LA LOCATION-GERANCE MOYEN D'ASSURER OU DE DEVELOPPER LA SOUS-TRAITANCE.

Cette question rejoint la première hypothèse posée au départ de notre étude. L'attribution des titres supplémentaires a-t-elle favorisée la cession ou la mise en location-gérance de licences "ancien modèle", entraînant l'essor de la sous-traitance ?

A partir des observations faites dans l'examen de l'évolution des portefeuilles de licences, nous constatons que si cette hypothèse se vérifie, sa fréquence reste faible. Pour les contingents de 1979 et 1980 les transferts par location représentent 46% des mouvements de titres des entreprises dont le contenu des portefeuilles a évolué. Si on ne considère que les mises en location-gérance, cette proportion tombe à 10% . Les transferts que l'on peut relier à notre hypothèse sont donc peu importants et ils ne concernent que 4% de l'ensemble des bénéficiaires des contingents.

Même si les mises en location sont peu nombreuses, le développement de la sous-traitance reste une réalité du secteur. Si le nombre de licences par portefeuille est aujourd'hui le même qu'au lendemain des attributions, il semble que certains transferts de courte durée ont eu lieu et que d'autres ont été compensés. De tels mouvements n'ont pas été comptabilisés parmi les motifs de variation car le total des licences par portefeuille n'a pas évolué entre la date d'attribution et la date de l'enquête. Pourtant des locations ont eu lieu, peut-on les placer sur le même plan que les autres ?

Il est difficile de cerner le comportement d'une entreprise effectuant une location de courte durée ou plusieurs locations successivement résiliées (7). Ces mouvements brefs et répétés montrent que la location-gérance est avant tout un moyen d'ajustement aux variations du marché.

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE.

Le déroulement de l'attribution des contingents de 1979 et 1980 et les conséquences qu'ils ont entraînées sur la structure du secteur nous amènent aux conclusions suivantes :

- Sur les entreprises attributaires

Une majorité d'entreprises, artisanales ou de faible effectif, sont devenues propriétaires d'un ou, au mieux, de deux titres exploitables en zone longue. Bien que la possession d'une licence de transport soit un premier pas vers l'autonomie, le problème de la recherche et de la commercialisation du fret reste entier. On peut penser que la difficulté ressentie par ces petites entreprises, ne disposant pas d'un réseau commercial, ne s'est guère allégée, dans une période marquée par la baisse importante du trafic. Inversement des entreprises de moyenne ou grande taille ont accru nettement le nombre de leurs licences et la domination qu'elles exercent sur le secteur.

- sur le comportement des entreprises après attribution

Un manque de capacité financière, explicable par une gestion précaire, une activité insuffisamment rémunératrice, et un petit nombre de titres explique en partie pourquoi la majorité des entreprises attributaires n'a effectué aucun transfert après la distribution des licences contingentées. Des entreprises ont mis une partie ou la totalité de leur fonds de commerce en location-gérance pour diverses raisons : ~~manque de fret, gain financier, sous-~~ traitance d'une partie de leur trafic etc. Néanmoins l'impact de ce type d'opération a été minime. Des entreprises locataires-gérantes ont accepté d'autres licences en location (et parfois du fret en charge!). Cette diversité de situations et de comportements reflète assez bien l'image d'ensemble du secteur.

- sur les effets généraux des contingents

On peut penser que la libération des contingents a eu des effets pervers tels que le développement de la location de véhicules entre transporteurs (issu d'une mauvaise répartition des licences), le développement de la pratique du tractionnariat et l'augmentation du nombre d'entreprises artisanales de faible dimension et peu rentables. Ces effets pervers, de faible amplitude, indiquent que l'attribution des contingents de 1979 et 1980 n'a pas été entièrement efficace et a pu aboutir partiellement à une déviation de la répartition des licences. Il serait intéressant de comparer les demandes des entreprises et une estimation "objective" de leurs besoins réels.

Il est vraisemblable que les contingents de 1979 et 1980 ont permis une amélioration de la gestion du parc de véhicules et du temps de conduite. On a assisté, semble-t-il, à une régression du développement de la fraude surtout concernant le temps de travail. Enfin il est probable que l'apport de nouvelles licences a eu pour effet indirect une meilleure organisation des trajets et une plus grande liberté dans les temps de conduite. Tout cela est un réel progrès pour des entreprises confrontées avant l'attribution à la location-gérance, la location de longue durée ou la fraude.

Tous les résultats de l'étude de l'impact des contingents de 1979 et 1980 indiquent qu'ils n'ont pas provoqué de changements notables dans l'organisation du transport routier de marchandises. Cet échec relatif peut s'analyser de deux façons :

Premièrement, l'objectif principal n'était pas de transformer la hiérarchie du secteur mais, plus modestement, de renforcer la position des entreprises travaillant en zone longue.

Deuxièmement, le contingentement des licences a eu des effets à long terme en tant que facteur de structuration du transport routier de marchandises. La libération de deux contingents même assez importants ne pouvait à elle seule et à court terme bouleverser cette structure.

NOTES DE LA DEUXIEME PARTIE

(1) Journal Officiel de la République Française. Numéro complémentaire, 23 mars 1979, article 6. p.2937.

(2) Il existe des dérogations accordées par le Ministre des Transports.

(3) Rappelons que l'entreprise ne peut dans un délai de trois ans après l'attribution effectuer de transferts de licences de zone longue sous peine d'annulation de la licence obtenue.

(4) LAMY TRANSPORTS. La Route. Tome 1, édition 1984. N 1016. pp.496-497.

(5) Le fait que la période séparant l'attribution des licences de la date de l'enquête soit réduite d'une année est peut-être une des explications de cette plus grande stabilité.

(6) La Coopérative des Transporteurs Routiers du Vercors.

(7) Une entreprise a pris successivement jusqu'à 3 licences en location entre 1981 et 1983.

IMPACT DU DECONTINGEMENT

TROISIEME PARTIE

LE CONTINGENT DE 1983, CONTINUE OU AMORCE D'UN RENVERSEMENT DE TENDANCE

IIIEME PARTIE

LE CONTINGENT DE 1983, CONTINUE OU AMORCE D'UN RETOURNEMENT DE TENDANCE.

Le contingent de 1983 n'a ni l'importance ni la fonction des contingents précédents. Les mesures de libéralisation du transport routier de marchandises prises entre 1979 et 1981 étaient guidées par la même "philosophie". Le Rapport Guillaumat postulait la supériorité d'une régulation par les mécanismes du marché et préconisait un desserrement du contrôle de l'offre et une intensification de la concurrence dans le secteur du transport de marchandises.

L'apparition dès 1981-1982 d'une optique moins libérale s'est traduite par l'adoption de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (1). Le principal apport de la nouvelle politique des transports est la volonté de normaliser les conditions de la sous-traitance en mettant un frein à la sous-rémunération des transporteurs et au transfert des responsabilités entre les niveaux hiérarchiques du secteur.

Un autre versant concerne la transformation de la profession dans le sens d'un certain assainissement et d'une remise en cause limitée du contingentement en vigueur.

" la LOTI prévoit également une régulation des capacités elles-mêmes; mais le passage du système des licences à celui des autorisations doit certainement permettre de trouver un système plus souple et plus efficace qui reflète mieux les besoins de transport, pour que les titres de transport soient un reflet de la valeur réelle des fonds de commerce et non de simples rentes de situation acquises dans des conditions contestables." (2).

Le contingent s'inscrit dans cette logique bien qu'il fasse partie d'un train de mesures plus large (évolution de la TR0 pour les trafics réguliers, réglementation du temps de travail etc) en cours d'application. Il s'adresse à des entreprises locataires-gérantes, aux coopératives de transport, aux groupes d'intérêts économiques (GIE) et aux entreprises créatrices d'emplois, autant d'agents économiques fragiles ou dont les besoins en licences de transport sont importants.

Cette recherche d'une moindre hiérarchisation des entreprises de transport à travers un décontingement, même partiel et limité à certaines entreprises, a-t-elle modifiée les comportements des acteurs du secteur ? Nous essayerons de répondre à cette question dans la dernière étape de notre démarche qui sera la suivante : après une présentation générale du contingent, les entreprises attributaires seront étudiées à partir des mouvements de licences et à travers leurs comportements après attribution; enfin nous nous attacherons à expliquer les apports du contingent et à montrer si dans la continuité des précédents il a accompagné la dualisation du secteur ou s'il a pu freiner son

développement en encourageant une régulation moins inégale.

1. PRESENTATION GENERALE DU CONTINGENT DE LICENCES DE TRANSPORT DE 1983.

11. L'OUVERTURE DU CONTINGENT.

Le 16 mars 1983 a été décrété l'ouverture d'un contingent supplémentaire de licences de transport à renouvellement périodique utilisables en zone longue. Ce contingent équivalait à une capacité globale de 1200 licences A (3).

Les licences à renouvellement périodique appartenant au contingent de 1983 sont annulées si l'entreprise attributaire cède ou donne en location - gérance une partie ou la totalité de son fonds comprenant des licences de zone longue. En fait les licences du contingent de 1983 sont pratiquement incessibles même si le Ministre peut accorder des dérogations "au vu de motifs particuliers" après consultation de la Commission Régionale des licences ayant connaissance des dossiers.

12. LES CRITERES ET LES OBJECTIFS DE L'ATTRIBUTION.

Le Ministère des Transports a défini les critères recouvrant les catégories de licences attribuées. Ces critères sont liés à des objectifs proches des thèmes de la politique économique suivie depuis le 10 mai 1981.

1er critère : il concerne les entreprises locataires-gérantes depuis au moins deux ans de fonds de commerce comprenant une ou plusieurs licences de exploitables en zone longue.

2ème critère : il s'adresse à deux structures économiques collectives, les sociétés coopératives sans distinction d'âge ou de caractéristiques réglementaires (par exemple une licence louée) et des GIE composés uniquement d'entreprises inscrites au Registre des Transporteurs Routiers de marchandises avant le 1er novembre 1982.

3ème critère : il renvoie aux entreprises de transport routier exerçant une activité de longue distance et ayant procédé à la date de l'attribution à des embauches nettes de conducteurs pour permettre une réduction marquée du temps de travail.

Chaque critère est couplé avec un objectif. Le troisième critère doit être replacé dans le contexte général de la lutte contre le chômage. L'objectif est d'inciter les entreprises à embaucher du personnel de conduite pour réduire la durée du travail. Il prend une signification particulière dans le cadre du secteur du transport routier :

"En 1980, en moyenne les conducteurs routiers travaillent 60 heures par

semaine et 60% d'entreprises travaillent au delà." (4)

La volonté de développer les structures collectives s'applique au deuxième critère. Ces structures économiques permettent aux entreprises artisanales ou fragilisées par la crise de se regrouper et limiter ainsi les risques. Mais le premier critère est le principal révélateur du changement. L'objectif est de donner aux entreprises locataires-gérantes la possibilité de devenir, même partiellement, maîtresses de leur avenir. Accorder la plus grande partie du contingent à des entreprises placées en position de sous-traitance est un moyen de lutter contre la dualisation du secteur.

Ainsi le contingent de 1983 prend, dès le départ, le contre-pied des précédents qui n'ont pas pu influencer sur le développement de la sous-traitance. Il s'agit bien de clarifier les pratiques et les relations entre les différents intervenants de la chaîne transport, du tractionnaire à l'auxiliaire de transport. Voyons maintenant la réalité du déroulement de l'attribution du contingent de 1983 dans le Rhône.

2. L ATTRIBUTION DU CONTINGENT DE 1983 DANS LE DEPARTEMENT DU RHONE : RESULTATS STATISTIQUES ET CONSEQUENCES SUR LE MARCHE DES LICENCES.

Dans le Rhône, 50 licences ont été distribuées à 38 entreprises. Nous n'avons retenu que 37 entreprises et 47 titres (5). Ce contingent représente la moitié du contingent de 1979 et un peu moins d'un tiers du contingent de 1980.

21. LES RESULTATS STATISTIQUES.

211. Les entreprises.

Parmi les 37 entreprises considérées, 2 ont un effectif d'une personne, 13 de deux à neuf personnes et 22 de plus de dix personnes. On ne trouve plus d'entreprise de plus de 49 personnes; les entreprises artisanales ont pratiquement disparu et pour la première fois les entreprises de 10 à 49 personnes sont majoritaires.

Des changements dans la répartition selon la forme juridique sont également apparus. On trouve 12 entreprises personnelles, 11 SA et 14 SARL. L'augmentation des SARL provient de l'évolution démographique du secteur. En 1979, elles représentaient 23,5% des entreprises du Rhône; en 1980 25% et en 1983 48%. Les entreprises commissionnaires de transport comptent pour 40% des entreprises de 10 à 49 personnes et 23% de l'ensemble du contingent, des chiffres en baisse par rapport au passé.

212. Les licences.

Elles se divisent en 36 licences de catégorie 1 et 11 licences de catégorie 3. Le critère relatif aux entreprises locataires-gérantes concerne 76% des titres distribués. L'absence de licence de catégorie 2 peut s'expliquer par la quasi-absence de candidats dans le Rhône. En

1982 on ne trouvait qu'une coopérative de transport et deux GIE dont le siège social se situait dans le département.

213. Les caractéristiques des entreprises du contingent (6).

Le croisement entre les licences classées par catégorie et les entreprises classées par effectifs ou par forme juridique est présentée dans les tableaux n 12 et 13.

Licences	1	3	Total
Entreprises			
1 personne	3	-	3
2 à 9 pers.	16	-	16
10 à 49 pers.	17	11	28
Total	36	11	47

Tableau n 12
Source : Fichiers DDE
et Chambre de Commerce

Seules les entreprises de plus de 10 personnes ont créé des emplois pour diminuer le temps de travail. Par ailleurs la répartition selon les classes d'effectifs est relativement équilibrée.

Licences	1	3	Total
Entreprises			
Entreprises personnelles	15	1	16
SARL	12	6	18
SA	9	4	13
Total	36	11	47

Tableau n 13
Source : fichiers DDE et
Chambre de Commerce

La répartition est également équilibrée entre les différentes formes d'entreprises. Cela est peut être le signe d'une meilleure distribution du contingent. On peut le vérifier en comparant la proportion de chaque type d'entreprises avec la proportion de licences.

On note un progrès important par rapport aux contingents antérieurs pour lesquels les écarts étaient plus conséquents. La place prise par les SARL semble l'explication la plus plausible de cette distribution presque parfaite.

22. UNE TYPOLOGIE DES ENTREPRISES DU CONTINGENT DE 1983.

A partir des caractéristiques des entreprises (effectif, forme juridique, licences obtenues etc) et des critères d'attribution des licences, trois types d'entreprises ont été dégagés.

- **1er type** : ce sont des entreprises personnelles, de 1 à 9 personnes, en activité depuis 11 ans en moyenne. Elles ont des caractéristiques assez différentes des entreprises personnelles des contingents précédents; le plus remarquable étant la moyenne de 4 licences par entreprise avant attribution. Ces entreprises locataires-gérantes deviennent propriétaires de titres de transport. Nous verrons, par la suite, quel usage a été fait des licences louées par ce type d'entreprises.

- **2ème type** : on y trouve 15 SARL de 2 à 9 personnes qui possédaient environ 5 licences chacune avant l'attribution. Elles sont relativement plus jeunes, neuf ans d'activité en moyenne. La majorité des titres reçus sont destinés à de entreprises locataires-gérantes depuis plus de deux ans. Cependant certaines ont également reçu des licences de catégorie 3, elles sont en phase d'expansion puisqu'elles embauchent.

- **3ème type** : il est représenté par 9 SA de 10 à 49 personnes dont une proportion de 55% exerce une activité de commissionnaire de transport. Elles sont en activité depuis 19 ans et sont caractérisées par un grand nombre de titres, une longue expérience du secteur et leur situation de locataires. La plupart obtiennent des licences de catégorie 1 et fort peu embauchent du personnel de conduite ce qui révèle la faible part de leur activité consacrée au transport stricto sensu.

Ces différents types d'entreprises ne vont pas réagir de manière identique face à l'apport de nouvelles licences et les mouvements de titres en seront affectés.

23. L'EVOLUTION DU COMPORTEMENT DES ENTREPRISES.

Elle sera analysée à partir des mouvements de titres. Deux problèmes ont altéré l'efficacité de notre démarche; le temps relativement court entre l'attribution et l'enquête (environ deux ans), les doubles comptes des entreprises attributaires des contingents antérieurs (soit 17 cas). Nous avons maintenu néanmoins la même approche, à savoir deux étapes relatives aux motifs de l'évolution des portefeuilles et aux comportements des entreprises.

231. Les motifs d'évolution des portefeuilles.

2311. L'évolution des portefeuilles.

Sur les 37 portefeuilles considérés, 21 sont restés stables (soit 57% du total), sont en hausse (11% du total) et 12 sont en baisse (soit 32%). Le pourcentage de stabilité est élevé car le temps compris entre les deux dates de référence (1983 et 1985) est bref et limite l'ampleur des mouvements. Toutefois l'écart entre les hausses et les baisses est de

40%, il n'était que de 3% pour les contingents antérieurs.

Bien que l'analyse en termes de pourcentage doive être relativisée, on remarque que plus l'effectif de l'entreprise augmente moins celle-ci effectue de transferts vers d'autres entreprises; 39% pour les entreprises de 2 à 9 personnes et 27% pour les entreprises de 10 à 49 personnes. Par contre le niveau de stabilité est proche de 60% pour les deux groupes.

Variations du portefeuille	Stabilité	Hausse	Baisse	Total
Entreprises				
1 personne	-	1	1	2
2 à 9 pers.	8	-	5	13
10 à 49 pers.	13	3	6	22
Total	21	4	12	47

Tableau n 14
Source : fichiers DDE
et Chambre de Commerce

La stabilité augmente avec la taille, les entreprises personnelles connaissent une plus grande diminution des titres; cela est dû avant tout aux résiliations de location-gérance.

Variations du portefeuille	Stabilité	Hausse	Baisse	Total
Entreprises				
Entreprises personnelles	6	1	5	12
SARL	7	3	4	14
SA	8	-	3	11
Total	21	4	12	37

Tableau n 15
Source : fichiers DDE
et Chambre de Commerce

2312. Les motifs d'évolution

La stabilité n'a pas de cause en tant que telle, même si elle occulte parfois des transferts provisoires. Pour le contingent de 1983, le cas ne s'est pas présenté; nous verrons, plus loin, quel type de comportements cache l'absence de mouvements de licences après attribution.

- les motifs de la hausse du nombre de titres

On retrouve les motifs analysés dans la deuxième partie : achats, prises de licences en location-gérance et rapatriement de titres donnés en location. L'influence des contingents ultérieurs n'apparaît plus car le contingent est le dernier de la série...

- les motifs de baisse du nombre de licences

On ne retrouve plus que des résiliations de prises de licences en location-gérance. Ce changement radical corespond bien à l'objectif exprimé par le premier critère d'attribution : rendre propriétaires les entreprises locataires de licences depuis plus de deux ans. Plusieurs autres types de transfert ont disparu.

La cession n'a jamais été un mouvement fréquent dans le cadre de notre étude. Son absence est peut-être due au laps de temps entre la distribution du contingent et la date de notre enquête mais surtout au caractère d'incessibilité des licences du contingent de 1983. L'adhésion à une coopérative n'apparaît pas dans la liste des transferts alors que le deuxième critère d'attribution conduit à donner des titres directement aux coopératives.

L'absence de retrait pour échange a deux raisons. Primo il n'y a plus de procédure explicite ou implicite permettant l'échange de licences de modèle différent. Secundo, les licences d'avant 1971 sont les seules pouvant être échangées mais aussi transférées, d'où la disparition de ce type de mouvement. Tous ces motifs correspondent à des comportements propres aux entreprises du contingent.

232. Le comportement des entreprises après l'attribution

2321. Des entreprises ne réalisant aucun transfert

Elles sont divisées en deux groupes : 8 entreprises de 2 à 9 personnes et 13 entreprises de 10 à 49 personnes. Leurs caractéristiques et leur comportement sont différents même si elles ont en commun l'absence de tout mouvement sur les licences. Les entreprises du premier groupe possédaient trois licences en moyenne après attribution, un nombre insuffisant pour réaliser des transferts. Après attribution, les membres du second groupe avaient en leur possession huit titres. Ces entreprises possédaient sans doute le nombre adéquat de titres pour assurer leur trafic.

2322. Les entreprises réalisant des transferts positifs.

Trois des entreprises concernées ont acheté des titres pour diverses raisons. Une SARL de 2 à 9 personnes, en activité depuis deux ans seulement, a embauché du personnel de conduite à l'occasion de l'ouverture du contingent. L'augmentation de son activité et de son personnel l'a conduit à acheter des licences en plus du titre obtenu. Une SARL de 10 à 49 personnes a non seulement acheté une licence mais également rapatrié une licence mise en location-gérance. Elle a pallié un manque de licence grâce à ces différents transferts. La troisième est une entreprise personnelle devant être considérée comme l'exception; elle a bénéficié des trois contingents (seule une SA a connu une situation identique). Elle possède de nombreuses licences dont elle titulaire. Son dynamisme est indéniable puisqu'elle achète encore un titre en sus des licences reçues. Enfin une SARL de 2 à 9 personnes a pris une licence en location-gérance, n'ayant peut-être pas les moyens financiers d'un achat.

2323. Les entreprises réalisant des transferts négatifs

Sur les 12 entreprises résiliant leur location -gérance, la moitié (3 SARL et 3 EP) a mis fin aux baux de la totalité des locations; l'autre moitié en a conservé quelques unes. Ces comportements correspondent à

deux situations. Premièrement les entreprises ont résilié toutes leurs locations pour rester propriétaires de l'ensemble de leur portefeuille et acquérir leur autonomie. Dans le même temps elles allègent d'autant leur budget. Deuxièmement le second groupe garde une partie des titres en location. L'attribution permet ces entreprises, possédant beaucoup de titres de se dégager d'un poids financier certain tout en conservant suffisamment de licences pour assurer le véhiculage de leur fret.

Le comportement de la majeure partie du contingent s'est traduit par l'absence de tout mouvement sur les licences après attribution. Cela semble témoigner du fait que ces entreprises ont atteint un certain équilibre ne nécessitant plus, au moins provisoirement, l'achat ou la cession de titres. Dans ces deux cas, l'impact du contingent est positif et paraît répondre aux objectifs initiaux. De façon plus globale, le contingent a-t-il vraiment eu les effets escomptés?

Le comportement des entreprises du contingent de 1983 est assez distinct de celui des entreprises des contingents antérieurs. Deux grandes tendances se dessinent :

- la majorité des entreprises , réalisant des transferts de licences postérieurs à l'attribution, a résilié ds locations-gérances; le principal objectif correspondait à l'attente des entreprises désirant se séparer de titres loués pour des raisons financières ou de maîtrise de leur propre évolution.

- le comportement de la majeure partie du contingent s'est traduit par l'absence de tout mouvement sur les licences après attribution. Cela semble témoigner du fait que ces entreprises ont atteint un certain équilibre ne nécessitant plus, au moins provisoirement, l'achat ou la vente de titres. Dans les deux cas l'impact du contingent est positif et paraît répondre aux objectifs initiaux. De façon plus générale, le contingent a-t-il vraiment eu les effets escomptés ?

3. LES CONSEQUENCES REELLES DU CONTINGENT DE 1983.

Il est caractérisé par un petit nombre de licences distribuées, 48 pour le département du Rhône, et par des critères d'attribution précis.

31. Le bilan en termes de critères et d'objectifs

L'ensemble des objectifs initiaux a été défini ainsi :

" Cette décision s'inscrit dans le cadre de la politique économique d'ensemble du gouvernement visant à assainir les conditions de la concurrence dans le transport routier de marchandises, favoriser les regroupements, réduire les charges supportées par les entreprises et permettre une activité satisfaisante à ceux qui respectent les règlements, entre autres ceux du travail..." (7).

L'objectif d'allègement des charges semble atteint. Les entreprises attributaires ont pu alléger leur trésorerie du coût d'une ou plusieurs locations, un tiers du contingent est dans ce cas. Les autres entreprises ont évité le transfert coûteux d'une licence nécessaire à leur activité (environ 180 000 francs pour une licence A).

Le respect de la réglementation est un objectif permanent à travers les trois contingents. Il a eu plus ou moins d'acuité. Pour les contingents de 1979 et 1980, les entreprises respectueuses de la législation étaient prioritaires lors de la distribution mais aucun critère ne comportait de recommandation en ce sens. Les entreprises de zone courte étaient avantagées par ce système car on sait qu'elles subissent moins de contrôles. Pour le contingent de 1983 c'est indirectement que l'on espère aboutir à un meilleur respect des horaires de travail et plus généralement de la réglementation.

L'objectif de regrouper dans des structures collectives des entreprises de transport afin d'améliorer leur position dans le secteur a été un échec au niveau du Rhône. La quasi absence de candidats potentiels explique vraisemblablement la non-distribution de licences à ce titre. Derrière l'expression "assainissement des conditions de la concurrence dans le transport routier de marchandises" se cache une réalité plus précise : la sous-traitance.

32. L'influence du contingent sur le développement de la sous-traitance

Il faut revenir sur les concepts de dualisation et de sous-traitance. Par dualisation du secteur, nous entendons développement inégal entre des entreprises dominantes et des entreprises dominées. Cette situation trouve son origine dans la création très importante de petites entreprises qui avivent la concurrence pour la répartition du fret. Dans le système de transport, divisé en chargeur, commissionnaire et transporteur, on constate d'une part une hiérarchisation des pouvoirs et d'autre part des mécanismes de contrôle ou de dépendance.

"Les grandes entreprises disposent d'un service commercial leur assurant l'accès au fret; elles exercent le plus souvent des fonctions d'auxiliaire, grouper, commissionnaire, transitaire...Elles procèdent alors à une sélection des trafics c'est-à-dire assurent avec leur propres véhicules les trafics les plus intéressants.....elles sous-traitent, souvent par le biais d'un contrat de transport ponctuel, soit par celui d'un contrat d'affrètement, soit par celui d'un contrat de location avec chauffeur si le sous-traitant a le statut de loueur. Ce mécanisme de sélection et de sous-traitance peut se développer en cascade et aboutir aux entreprises qui reçoivent s'il en reste, le fret dont aucune des entreprises situées en amont n'a voulu." (8)

La dualisation du secteur apparaît comme le résultat, à l'échelle du système de transport, du développement d'un certain type de sous-traitance. La sous-traitance est une stratégie mise en place par ces

entreprises dans le but de se dégager des difficultés liées à la concurrence très vive et de l'activité de transport stricto sensu.

La sous-traitance permet aux grandes entreprises de transférer vers le sous-traitant à la fois les risques financiers et les risques de non respect de la réglementation.

Nous retrouvons cette approche à travers l'évolution des entreprises du contingent de 1983. La présence de SARL plus nombreuses est visible; elles ont toutes au moins une licence en locetion-gérance. Leur création récente paraît confirmer l'hypothèse selon laquelle elles étaient en position de sous-traitance. Par ailleurs toutes ces entreprises ont amélioré leur situation grâce à l'acquisition d'une licence contingentée.

NOTES DE LA TROISIEME PARTIE.

(1) La LOTI est parue au Journal Officiel du 31 décembre 1982.

(2) MARTINAND (cl). La politique d'ensemble des transports.Paris, ENPC, conférence, juin 1985. p.24.

(3) JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE.Numéro complémentaire, 26 mars 1983. p.3135.

(4) VIOLLAND (M.),op.cité,p.35.

(5) Rappelons que ne sont pas prises en compte les entreprises radiées et celles dont la forme juridique n'est ni,l'entreprise personnelle, ni la SARL, ni la SA.

(6) Voir annexe 3

(7) LA NOTE MENSUELLE D'INFORMATION DE LA DDT.N 46/47, JUIN 1985. p.24

(8) BERNADET (M.), LASSERRE (J.-C.), op.cité,p.150.

CONCLUSION GENERALE.

Les effets de la libération des trois contingents de licences de 1979, 1980 et 1983 ont été peu étudiés. Pourtant une telle analyse permet de comprendre le comportement des entreprises attributaires à travers les transferts de licences.

Notre étude rencontre certaines limites. Le champ est restreint; en effet il est centré sur le département du Rhône. Notre analyse manque de recul particulièrement pour le contingent de 1983 puisque seulement deux ans séparent la date de l'attribution et la date de l'enquête. La troisième limite concerne les résultats. On ne peut les considérer comme statistiquement représentatifs puisqu'ils sont basés sur un échantillon de 177 entreprises alors qu'en 1985 près de 11 000 entreprises possèdent au moins un titre de transport à longue distance. On peut donc généraliser ces résultats à l'échelle nationale.

Enfin l'absence d'informations complémentaires recueillies auprès des entreprises elles-mêmes a limité d'autant la profondeur de l'analyse dans l'établissement de typologies représentatives d'une part des entreprises attributaires et d'autre part de leur comportement après l'attribution.

Toutes ces raisons doivent nous inviter à une certaine prudence dans l'interprétation des tendances mises à jour. Toutefois notre étude nous amène aux conclusions suivantes :

1. Les contingents de 1979 et 1980 ont permis à une majorité d'entreprises de petite taille de devenir propriétaires de licences exploitables en zone longue alors que, dans le même temps, des grandes entreprises ont obtenu un nombre bien supérieur de titres et ont ainsi conforter leur position dans le secteur.

2. La plus grande partie des bénéficiaires de ces deux contingents n'a pas effectué de transferts après attribution soit par manque de moyens financiers ou réglementaires, soit parce qu'elles ont atteint un certain équilibre. En particulier, le nombre de cas dans lesquels des entreprises ont profité de l'attribution pour mettre en location-gérance des licences "ancien modèle" et accentuer leur domination sur les sous-traitants, est limité à environ 10% des mouvements postérieurs à l'attribution.

3. Le contingent de 1983, correspondant à un changement de politique des transports, a fait porter son effort sur les entreprises les plus fragiles. Les critères d'attribution se sont traduits par une présence croissante de SARL (la proportion est devenue proche de celle de l'ensemble du secteur), par une quasi disparition des entreprises artisanales et une diminution du nombre des entreprises de plus de 49 personnes parmi les entreprises de contingent.

4. La répartition des licences attribuées étant plus équilibrée les critères et les objectifs plus précis, on a assisté à une augmentation des transferts relatifs aux locations-gérance, 77% des mouvements sur les titres; en particulier les résiliations de prises en location-gérance antérieures.

Ainsi le contingent de 1983, contrairement aux autres, a eu pour

conséquence :

- la disparition des transferts de licences en tant que moyen d'assurer la sous-traitance;
- une augmentation sensible des résiliations de prises en location-gérance.

En fait il a atteint l'objectif annoncé : améliorer la situation des entreprises les plus dépendantes, locataires depuis plus de deux ans.

Néanmoins le décontingement n'est pas la panacée pour guérir les maux dont souffre le transport routier de marchandises. Plus fondamentalement, la conclusion qui nous paraît ressortir de cette étude est que les effets d'un décontingement des licences peuvent être sensiblement différents selon les conditions dans lesquelles ce décontingement est pratiqué.

Dans le cas des contingent de 1979 et 1980, les critères correspondaient globalement à trois types d'entreprises :

- des entreprises désirant continuer de travailler en zone longue ou y accéder;
- des entreprises désirant échanger des licences de modèles différents;
- des entreprises locataires-gérantes ou créées à l'occasion de la distribution du contingent.

Les effets constatés ont été les suivants :

- la plupart des licences ont été attribuées à des entreprises qui possédaient déjà les moyens règlementaires de travailler de manière efficace en longue distance;
- on n'a pas donné réellement les moyens aux entreprises locataires de se libérer des contraintes imposées par la sous-traitance.

Ainsi la méthode d'attribution basée sur les performances passées et le respect de la législation sociale a favorisé les entreprises les plus fortes et n'a pas remis en cause la hiérarchie du secteur.

Le contingent de 1983 a été distribué selon des critères différents, principalement dans le but de donner l'opportunité aux entreprises locataires de se séparer des titres loués. L'objectif visant à assainir les conditions de la concurrence dans le secteur du transport routier de marchandises a été en partie atteint. Le contingent de 1983 a eu pour effet d'atténuer mais sans doute très marginalement la hiérarchie établie en permettant aux entreprises dépendantes de couper le cordon ombilical les reliant aux entreprises dominantes.

Trop souvent les débats sur le thème "faut-il libéraliser le marché des transports routiers de marchandises ?" opposent des partisans et des adversaires sans nuance du décontingement. Pour les uns la suppression du contrôle permettrait, après ajustement, de retrouver un équilibre et un plus grand dynamisme du secteur. Pour les autres un décontingement ne pourrait qu'aggraver les phénomènes dus à une concurrence sauvage. Comme la langue d'Esope le décontingement est, selon les interlocuteurs, la meilleure ou la pire des choses.

Au delà de ce débat idéologique, l'étude que nous avons menée a l'avantage de montrer que les conditions dans lesquelles un éventuel décontingement serait pratiqué peuvent en modifier la signification et les effets. S'ouvre alors un vaste champ de réflexions et d'études qui malheureusement reste encore largement inexploré.

BIBLIOGRAPHIE

BERNADET (M.), LASSERRE (J.CL.). **Le secteur des transports. Concurrence, compétitivité.** Paris, Economica, juin 1985. 360p.

DIRECTION REGIONAL DE L'EQUIPEMENT. **Recueil statistiques des transports.** Région Rhône-Alpes. Années 1980-1981. Lyon, DRE, 1982. 206 p.

DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES. "Ouverture d'un contingent de 1 200 licences A de zone longue." **La note mensuelle d'information de la DDT**, juin 1983, n 46/47. p.24.

"La répartition des titres de transports intérieurs entre les entreprises de location et de transport public." **La note mensuelle d'information de la DDT**, sept. 1985, n 72. pp.22/23.

DOCUMENTATION FRANCAISE. **Le transport en France au début des années 80 et polique nouvelle.** Paris, la Documentation Française, **Notes et études documentaires**, n 4684 à 4686, oct. 1982.

JOURNAL OFFICIEL. **Lois et décrets. Numéro complémentaire.** Paris, 6 mars 1979. p.2029.

Lois et décrets. Numéro complémentaire. Paris, 3 mars 1980. pp.2036/2037.

Lois et décrets. Numéro complémentaire. Paris, 26 mars 1983. p.3135.

KETCHOUA (G.). **Les effets de la crise et de la libéralisation sur les entreprises de transport routier de marchandises.** Université Lyon II, mémoire de DEA d'économie des transports, Lyon, nov. 1982. 197 p.

LAMY TRANSPORTS. **La route. Tome 1.** Paris, Lamy SA, édition 1984.

MARTIN (Ch.), COLLYNET (E.). **L'impact des premières mesures de dérèglementation du transport routier de marchandises.** IEP, ENPC, Rapport de stage, oct.1983.

MARTINAND(Cl.). **La politique d'ensemble des transports.** Paris, ENPC, conférences, mars 1985. 30 p.

QUINET et alii. **Les transports et la puissance publique.** Paris, ENPC, séminaire 1981/1982, sept.1983. 159 p.

SALINI (P.). "L'intervention règlementaire de l'Etat dans l'exploitation des transports terrestres de marchandises depuis la guerre." **Transports** n 256, oct.1980.

TRANSPORTS (Revue). Les transports de marchandises dans le rapport de synthèse du groupe de politique des transports du IX^{eme} Plan. Paris, décembre 1983, n289. pp.602 à 612.

VIOLLAND (M.). La dérèglementation des transports routiers de marchandises. L'expérience française. Lyon, LET, études et recherches, nov.1985. 169p.

ZOROBI (N.). Démographie des entreprises de transports routiers de marchandises (1978-1983). Lyon, Université lyon II, mémoire de DEA en économie des transports, oct.1982. 102p.

ANNEXES

Annexe 1

Croisement licences par catégorie, classes et types d'entreprises
(contingent de 1979)

Licences	Entreprises	1 personne		2 à 9 personnes			10 à 49 personnes			50 et plus	TOTAL
		EP	SA	SARL	EP	SA	SARL	EP	SA		
CLASSE A	1	6	1	2	5	6	1	1	2	24	75
	2	3			2	15	1		21	6	
	3				1	1		1		36	
	4				1	1				2	
	5									3	
	7	2								2	
	8	1					1			1	
	9									1	
CLASSE B	1	3		1	3			1		8	37
	2				2					2	
	3				8	9		1		21	
	4	1	4		2					4	
	6	1			1					1	
	9	1								1	
CLASSE C	1				1					1	4
	3		1		2					3	
TOTAL			6	3	28	32	3	4	23		116
		17	37			39			23		

Annexe 2

LICENCES PAR CLASSE ET CATEGORIE	ENTREPRISES PAR EFFECTIFS ET FORME JURIDIQUE						TOTAL			
	1 personne SARL EP	2 à 9 personnes SA SARL EP			10 à 49 pers. SA SARL EP	50 à 99 pers. SA SARL		+ de 100 SA		
CLASSE A 1 2	1 11	1 6	8	19	8	2	3 2	7	61 23	
CLASSE B 1 2 3	5	5	7	4	4		1		25 24 2	
				18	1			4		
		2								
CLASSE C 1 2	1	2	2	9	4	1	2	2	21 4	
TOTAL	1 20	19	3	13	24	55	15	4	11 2	13 13
			40		74				13	160

Récapitulatif des répartitions de licences du contingent 1980
selon leur classe et leur catégorie selon les types d'entreprises

Annexe 3

LICENCES PAR CLASSE ET CATEGORIE	ENTREPRISES PAR EFFECTIFS ET FORME JURIDIQUE						TOTAL	
	1 personne	2 à 9 personnes			10 à 49 pers.			
	EP	SA	SARL	EP	SA	SARL		EP
CLASSE A 1 3	2	2	1	5	4	5	2	21 30
CLASSE B 1 3	1		3	4	3	2	1	14 15
CLASSE C 1 3			1			1		1 2
TOTAL	3 3	2	5	9	11	13	4	47

Récapitulatif des répartitions de licences du contingent 1983
selon leur classe et leur catégorie selon les types d'entreprises

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	p 1
CHAPITRE PRELIMINAIRE	p 3
1. PROBLEMATIQUE GENERALE	p 3
2. METHODE	p 4
21. Collecte des données	p 4
22. Cadre d'étude	p 5
23 Travail préliminaire	p 5
NOTES DE L'INTRODUCTION ET DU CHAPITRE PRELIMINAIRE	p 6
PREMIERE PARTIE	p 7
LES CARACTERISTIQUES DES ENTREPRISES BENEFICIAIRES DES CONTINGENTS SUPPLEMENTAIRES DE LICENCES DE TRANSPORT DE 1979 ET DE 1980	
1. PRESENTATION GENERALE DES CONTINGENTS	p 8
11. Le contingent de 1979	p 8
12. Le contingent de 1980	p 10
2. LES ENTREPRISES ATTRIBUTAIRES DES CONTINGENTS SUPPLEMENTAIRES DE 1979 ET 1980	p 13
21. Le contingent de 1979	p 13
22. Le contingent de 1980	p 17
23. Le cas des entreprises radiées	p 23
3. LE BILAN DES CONTINGENTS SUPPLEMENTAIRES DE LICENCES DE TRANSPORT DE 1979 ET 1980	p 25
31. Rappel des objectifs	p 25
32. Les effets réels	p 25
NOTES DE LA PREMIERE PARTIE	p 28

DEUXIEME PARTIE	p 29
ETUDE DE L'EVOLUTION DES PORTEFEUILLES DE LICENCES DES ENTREPRISES ATTRIBUTAIRES	
1. LES MOUVEMENTS DE LICENCES DES ENTREPRISES BENEFICIAIRES DES CONTINGENTS	p 29
11. Les différents types de transferts	p 29
12. Les variations des portefeuilles de licences	p 32
2. ANALYSE DU COMPORTEMENT DES ENTREPRISES APRES ATTRIBUTION	p 35
11. Le contingent de 1979	p 35
12. Le contingent de 1980	p 38
3. LA LOCATION-GERANCE MOYEN D'ASSURER OU DE DEVELOPPER LA SOUS-TRAITANCE	p 40
NOTES DE LA DEUXIEME PARTIE	p 42
TROISIEME PARTIE	p 43
LE CONTINGENT DE 1983, CONTINUEE OU AMORCE D'UN RETOURNEMENT DE TENDANCE	
1. PRESENTATION GENERALE DU CONTINGENT DE LICENCES DE TRANSPORT DE 1983	p 44
11. L'ouverture du contingent	p 44
12. Les critères et les objectifs de l'attribution	
2. L'ATTRIBUTION DU CONTINGENT DE 1983 DANS LE DEPARTEMENT DU RHONE	p 45
21. Résultats statistiques	p 45
22. Une typologie des entreprises du contingent de 1983	p 47
23. L'évolution du comportement des entreprises	p 47
3. LES CONSEQUENCES REELLES DU CONTINGENT DE 1983	p 51
31. Le bilan en termes de critères et d'objectifs	p 51
32. L'influence du contingent sur le développement de la sous-traitance	p 52
NOTES DE LA TROISIEME PARTIE	p 55
CONCLUSION GENERALE	p 56
BIBLIOGRAPHIE	p 59

ANNEXES

p 61

Annexe 1.

p 62

Croisement licences par catégories, classes
et types d'entreprises (contingent de 1979)

Annexe 2.

p 63

Répartition des licences du contingent de 1980
par classes, catégories et types d'entreprises

Annexe 3.

p 64

Répartition des licences du contingent de 1983
par classes, catégories et types d'entreprises

